



# 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

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

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



AKTIESELSKABET

# MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

AMALIEGADE 35

TELEPHONE: 1504

TELEGRAMS: "MARAG"

**BUNKERING ~ SHIPREPAIRING  
STEVEDORING ~ TALLYING ~ TOWING  
PROVISIONS & STORES  
THROUGHOUT THE WORLD**

**BUNKERS** CLINCHFIELD FUEL COMPANY, CHARLESTON  
W. KUNSTMANN, STETTIN  
SIEG & CO., DANZIG

ALBERT WIENER, HAMBURG  
WILSONS, SONS & CO., LTD., LONDON  
ZERSEN & CO., RENDSBURG

**REPAIRS** ..... DE ROTTERDAMSCH E DROOGDOK MAATSCHAPPIJ, ROTTERDAM  
**TOWAGE** ..... CURTIS BAY TOWING COMPANY, BALTIMORE & PHILADELPHIA  
PETERSEN & ALPERS, HAMBURG

THE RIDLEY STEAM TUG CO., LTD., NEWCASTLE-ON-TYNE & BLYTH  
SIEG & CO. & "WEICHSSEL", DANZIG  
N. V. STOOMSLEEPDIENST "MAAS", ROTTERDAM

**TALLY & STEVEDORING** FEDERATION OF UNITED FINNISH STEVEDORES, HELSINGFORS  
HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H., HAMBURG  
T. F. MALTBY LTD., LONDON

MAURI & SEYFAHRT G. M. B. H., HAMBURG  
STAUEREI JOHN BODE, BREMEN

STEVEDORING COMPANY GYLSSEN, ANTWERPEN

CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPIJ, ROTTERDAM

**PROVISIONS & STORES** ..... MARTEN A. BLOMBERG SHIP CHANDLERY CO., NEW ORLEANS  
BUNNYEATS B. C. LIMITED, VANCOUVER

COSTON SUPPLY COMPANY INC., NEW YORK

A. KNUDSEN SUCCR. TO O. C. GYLSTORFF & CO., ANTWERPEN

JONATHAN MAY & SONS, PHILADELPHIA

GEORG P. MØLLER, HAMBURG

ORIENT SUPPLY CO., MARSEILLES/ORAN/PORT SAID ETC.

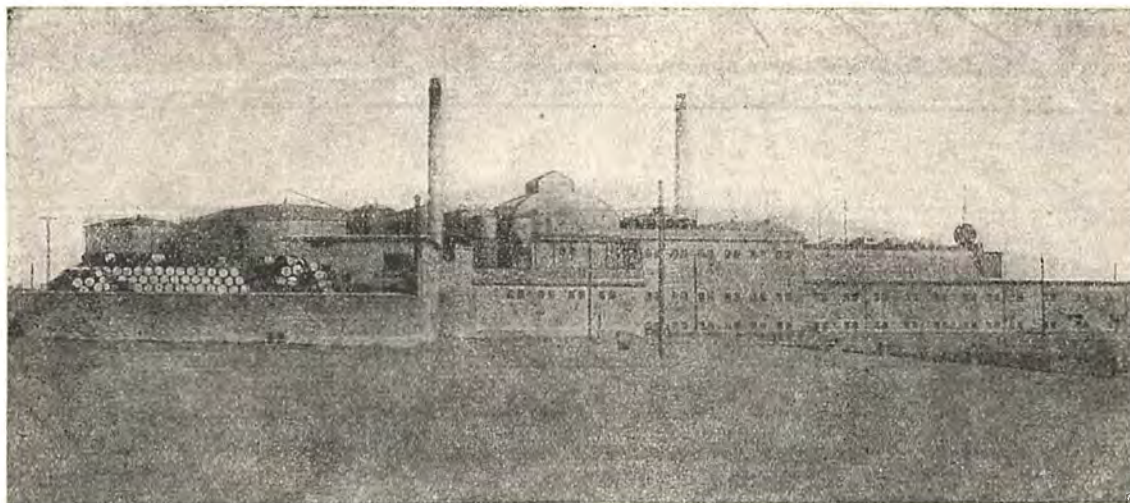
SUNDE & D'EVERS CO., SEATTLE

TANNER BROTHERS, SAN PEDRO

ANDERS WILLIAMS & CO., NORFOLK

ETC. ETC.

# ALFRED OLSEN & CO. A/S



FABRIK I FRIHAVNEN

SMØREOLIE — BRÆNDSOLSOLIE

IMPORT I TANKDAMPERE

Specialitet:

**VERITAS-DIESELMOTOROLIE**

Den mest økonomiske og absolut gennemprøvede Olie

**ANVENDT AF VERDENS FØRSTE  
DIESELSKIBE FRA START TIL DATO**

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER OG KONSISTENSFEDT  
MARINEOLIE — TURBINEOLIE**

**Største Speciallaboratorium i Skandinavien.**

Kemiske og tekniske Undersøgelser og Raad i alle Smøreproblemer  
til Disposition for alle Virksomheder.

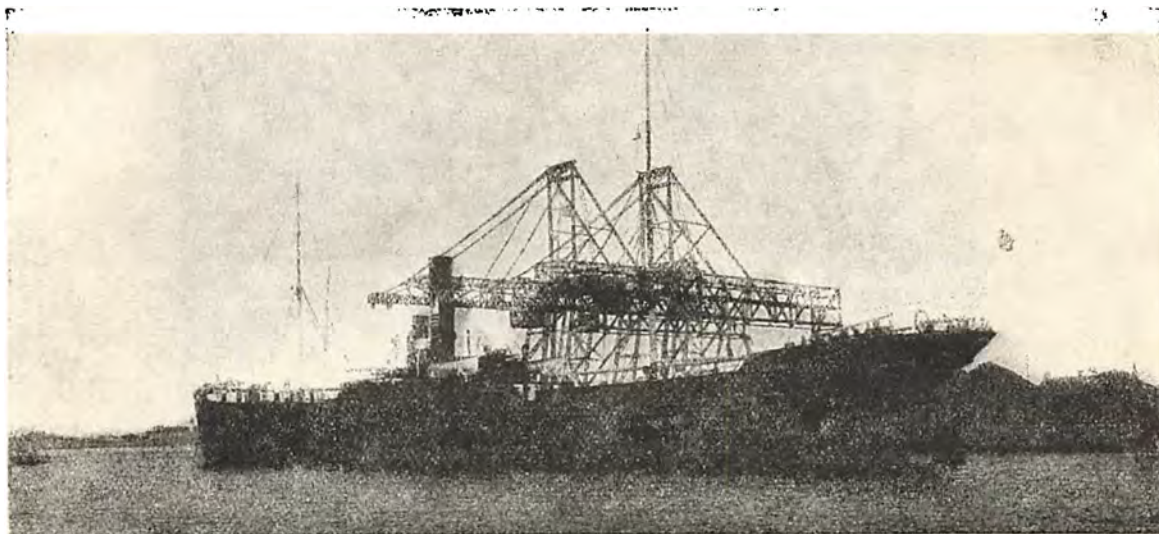
**HOVEDKONTOR: KVÆSTHUSGADE 3.**

AKTIESELSKABET  
**KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT**

TELEFON: 72

AMALIEGADE 35  
**KØBENHAVN**

TELEGRAMADRESSE:  
**"BUNKERDEPOT"**



Prima Øvreslesiske og Newcastle Dampkul leveres Dag og Nat ved vore 3 elektriske Kraner, til billigste Priser. Kullene bliver vejede ved autoriserede, automatiske Vægte. Hurtigste Ekspedition

**Ca. 100 Tons i Timen • 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.*

# DANSK-ENGELSK GUMMI Co. A/S

DR. TVÆRGADE 12 · KØBENHAVN

TELEGRAM-ADRESSE: EGACO

TELEFON: CENTRAL 14 688 - 14 689



## PRIMA ENGELSK GUMMIBELÆGNING TIL SKIBSBRUG

*Udføres i alle Mønstre til Saloner, Gange, Trapper, Kamre etc.*

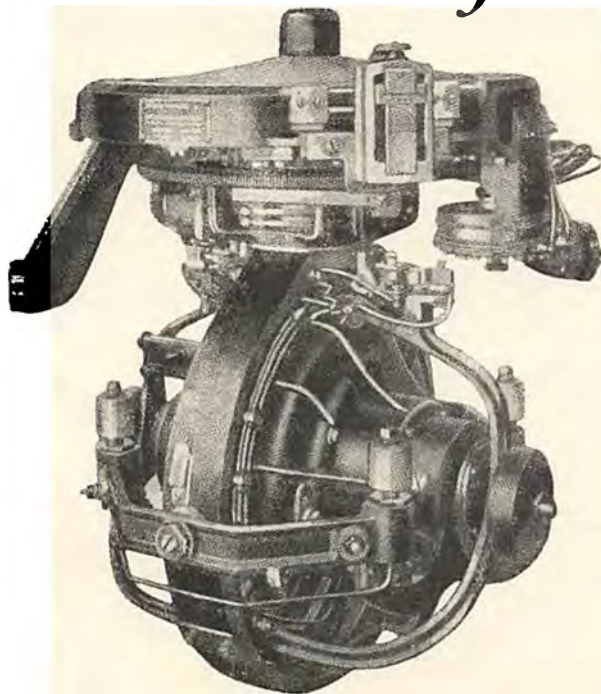
**Største Sollditet. - Letteste Renholdelse. - Giver det bedste Fodfæste.**

*Vor Tegnestue staar til Disposition med Forslag, Tilbud og Referencer.*

**Kun engelske Kvalitetsvarer føres. - Konkurrencedygtige Priser.**

**MAATTER I ALLE DESSINS OG DIMENSIONER**

# *Sjælen i Skibet*



**SPERRY!**  
KOMPASSET!

***Spar Tid!***

***Tid er Penge!***

REPRÆSENTANTER:

**SOPHUS BERENDSEN A/S**

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 STAT. 186

KØBENHAVN V.

Telefoner { Grimsby No. 621  
 { Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street ... Manchester  
 7 Chapel Street .. Liverpool  
 Somerton Buildings,  
 John Bright Street Birmingham  
 24 Charles Street ... Bradford  
 »York House« 5/7, St.  
 Mary Axe . . . . . London

### N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
 Telf. Central 1504.

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

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

## ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> Alt <sup>for Dem i</sup> KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG  
 TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

### HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

### ULEABORG & HAUKIPUDAS

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

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

### D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

### A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

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

### O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
 Forsikring — Havarlagenter — Speditører

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

Dansk Vicekonsulat  
 RÅFSÖ & MANTYLUOTO  
 (Björneborg's District) FINLAND

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

WASA (Finland)

Medlemmer af  
 THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

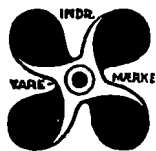
Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

### A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
 THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen



BRUG  
**Holzapfel's**  
 Bundfarver  
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

### "MYREN"

KØBENHAVN

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

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

DAMPSKIBSSELSKABERNE

### „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
 Korresponderende Reder



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 1

FREDAG 1. JANUAR 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA AAR TIL AAR

AF AXEL GERFALK

**F**OR Skibsfarten har 1931 været et endnu elendigere Aar end 1930, hedder det i det af Grosserer-Societetet udgivne og i disse Dage udkomne »Verdensmarkedet og Danmark i 1931« — en Betragtning, som fuldt ud kan tiltræde.

Børsen kan næppe siges at eje særlige Betingelser for at kunne bedømme Værdien af en Rederivirksomhed. Den Mellemproportional af Tilbud og Efterspørgsel, der hedder Børskurser, er ikke noget fint Barometer, selv om det er hurtigt reagerende. Fordi en Skræder er genegen til at sælge en Ø. K.-Aktie til 98, og en Slagtermester er villig til at købe den til 96, kan Kurs 97 næppe siges at være en videnskabelig eller købmandsmæssig Vurdering af paagældende Akties Værdi. Børskurser bliver derfor af en noget tilfældig Natur, ofte en Undervurdering og maaske ligesaa lidt en Overvurdering. For Tiden staar Vurderingen af Skibsfartsaktier, som af de fleste andre Aktier, i Undervurderingens Tegn, nagtet Kronens nedskaarne Værdi snarere skulde have fremkaldt en Overvurdering. Men andre Faktorer spiller ind, Faktorer af psykologisk Art, f. Eks. den Ængstelse og Mindreværdsfølelse, som en langvarig Krise altid fremkalder hos Hr. Middelmand. Han tvivler paa sig selv, og denne Tvivl avler Tvivl til andre. Hr. Middelmand realiserer sine Aktier og investerer i Sparekassen og Strompeskafterne.

### Børskurser og Virkelighed.

For et Aar siden noteredes Det Østasiatiske Kompagnis Aktier til Kurs 141 — i Dag til 82. Forenede Dampskibs-Selskab stod til Kurs 70 — i Dag til 43. »Norden« var 124 (nu 100), »Dannebrog« 52½ (nu 26), »Progress« 56 (nu 19), »Dansk-Fransk« 55 (nu 32) o. s. v.

Selv om Tiderne har været daarlige og vedblivende er det, kan de nævnte Kurser næppe dække den sande Værdi af Aktierne i de paagældende Selskaber. Der har da ogsaa i de sidste Dage hersket en fastere Tendens paa Aktiemarkedet.

De store Oplægninger, som Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, Hr. Maegaard, gør til Genstand for Omtale i sin Nytaars-Artikel i dette Blad, viser selvfølgelig, at Tiderne er saa daarlige, som de kan være, og at mange Rederier vil have Vanskelighed ved at give noget som helst Udbytte i Aar. Det er trist for Lederne og ikke mindre trist for Aktionærerne. I Øjeblikket er det vanskeligt at øjne nogen Mulighed for Bedring, men den fremragende hollandske Skibsfartsmand Direktør C. Vermey udtaler dog i *Scandinavian Shipping Gazette's* Nytaarsnummer en sikker Forvisning om, at de bedre Tider er i Sigte, selv om vi endnu i nogle Maaneder vil døje ondt. Og Vermey er ikke den billige Optimismes Mand.

### Gennem Forstaaelsens Nualøje.

Vejen til bedre Tider maa vel gaa igennem den internationale Forstaaelses Nualøje. Kun ad denne



Vej kan genoprettes den gensidige Tillid, der er Grundstenen for international Handelssamkvem. For os jævne Folk er det lettere at opdage den Skov af naalespidse Forbud og Foranstaltninger, der forhindrer Samhandelen, end det omtalte Forstaaelsens Naaleøje. Men vi Mennesker er tilbøjelige til at se os blinde paa Vanskelighederne, som maaske slet ikke er saa uovervindelige, som vi tror.

Selv om Danmarks Skibsfart har haft et usselt Aar, saa dækker Fragtindtægterne rigeligt den Merindførsel, som Danmark har haft i Aarets Løb. Man læser med Stolthed i Grosserer-Societetets foreløbige Beretning, at i de første 9 Maaneder af 1931 havde Danmark ikke blot den største Totalomsætning, men tillige den gunstigste Handelsbalance af de tre nordiske Landes Udenrigsomsætning.

Danmarks Totalomsætning i disse 9 Maaneder var 2,077 Millioner Kroner imod Sveriges 1,843 Millioner og Norges 946 Millioner. Danmarks Merindførsel — Differencen mellem Import og Eksport — var 81 Millioner, Sveriges 255 Millioner og Norges 306 Millioner. Baade Sverige og Norge har utvivlsomt større »usynlig« Eksport end Danmark, men vor Stilling er alligevel den misundelsesværdiges. Vor Eksport er i Aarets Løb gaaet ned værdimæssigt set 18,2 Procent, i Volumen er den steget betydeligt. Næst Tyskland er Danmark da ogsaa det Land i Verden, hvis Eksport er svundet mindst i 1931. Forhaabentlig bringer det nye Aar ikke ubehagelige Overraskelser i Form af engelsk Importregulering.

#### Mægtig dansk Triumf.

Et af Aarets ubehageligste Overraskelser har været katastrofalt faldende Priser paa *second hand* tonnage. I nogle Tilfælde har Salgsprisen ligget omløst 50 Procent lavere end sidste Aar — en Tilstand, der er lige ubehagelig for Reder som for Banker, Aktionærer og Prioritetsindehavere. Det bliver sikkert nødvendigt paa en eller anden Maade at standse disse meningsløse Salg og deraf følgende Ruining af Skibsfarten. I Tyskland har man vist Vejen ved at forbyde Tvangssalg til Panikpriser. Man har ad Lovgivningens Vej sørget for at etablere visse Minimumspriser paa al Ejendom. Dette kunde sikkert ogsaa med Held gennemføres internationalt for Skibenes Vedkommende. Alle er direkte interesserede i, at Værdierne ikke nedskæres til et saadant Minimum, at Produktionen maa standse. For det bliver Konsekvensen.

Man maa imidlertid gøre sig klart, at mange af de Skibe, der Verden over er lagt op, ikke er bedre værd og aldrig bør komme ud at sejle igen, fordi de ikke er tidssvarende. I saadanne Skibe bør Samfundet selvfølgelig ikke tage nogen Interesse.

I denne Forbindelse er det af paagaende Interesse at vide, at af samtlige 73 danske Skibe, repræsenterende 271,213 Tons Dødvægt, der den 22. December var oplagt, ikke var et eneste Motorskib.

Det viser, at Motorskibe kan tjene til Føden, naar Damperne ikke kan — det vises iøvrigt ganske morsomt af den Kendsgerning, at de Rederier, der ejer baade Dampere og Motorskibe, har de førstnævnte oplagte, medens de sidstnævnte *carry on*. En meget stor Triumf er dette for dansk Snille og Foretagelse. Ja, her i Bladet er det unødvendigt at minde om, at Motorskibets Vugge stod i Danmark. Men lad os gøre det alligevel og med Stolthed og i Taknemlighed mindes de Mænd, der muliggjorde Dieselskibets Fremkomst paa det daværende Tidspunkt og derved gjorde Danmark til Verdens femtestørste Skibsbygningsnation. Det tjener disse gode danske Mænd til uvisnelig Ære.

**MEGET TRISTE KENDSGERNINGER** Vi gaar ind i det nye Aar med større Oplægninger end nogensinde før — Skibsfarten kan sandelig have al den Optimisme behov, som den overhovedet kan mobilisere.

Oplægning af danske Skibe tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening steg igen denne Uge. Stigningen var paa 6 Skibe og 10,207 Tons Dødvægt. Den samlede Oplægning er saaledes 85 Skibe svarende til 281,510 Tons Dødvægt.

Denne Rekordoplægning er i Virkeligheden større end den synes. For i den er ikke medtaget Det Østasiatiske Kompagni's to Motorskibe — *Selandia* og *Falstria* — de to eneste Motorskibe inellem de oplagte danske Skibe. De repræsenterer tilsammen en Dødvægttonnage paa 14,000 Tons, 20-Aars Jubilæum »Selandia« 7,400 Tons, »Falstria« 6,600 Tons. De to Skibe, som er kommet til København i denne Uge, bliver næppe gamle i Oplægningsgaarden.

Disse Oplægninger er triste for Rederivirksomhederne. Men ikke mindre for de mange Mennesker, der er blevet arbejdsløse ved Oplægningerne. Et trælsk, grumme trælsk Aar har det været for Fyrbødere og Sømand. Bogstavelig talt ingen Lyspunkter. Af Fyrbødernes Fagforenings 2,150 Medlemmer er de 850 arbejdsløse, af Sømandenes 3,600 Medlemmer de 1600. Altsaa 40 Procent. De fleste af dem har forlængst opbrugt deres Arbejdsløshedspenge, og var Krisehjælpen ikke kommet, havde deres Forhold været uudholdelige. Men det er jo hverken Arbejdsløshedsunderstøttelse eller Krisepenge, at disse Mennesker ønsker . . . Arbejde, beder de om.

Officererne er ikke bedre farne end Mandskabet, snarere værre. Selv om de vilde tage en tilfældig job ved hvadsomhelst, er de forhindret deri af Fagforeningerne, der maa sørge for sine egne, hvad der ikke er noget at sige til. Styrmandene er maaske dem, der er ramt haardest. Men ogsaa de arbejdsløse Maskinmestre har det aadt, men de har dog nogen Chance for en *shore job*. Hvad har Styrmandene? Arbejdsløse Styrmand og Mestre har nu meldt sig til Krisehjælpen — det har sikkert været en haard Gang for dem at gaa. Der var vel ingen Vej udenom. Men det er forbandet trist at tænke paa, at disse flittige og brave Mennesker, Verdens dygtigste Skibs officerer, ikke kan finde Anvendelse for deres Evner og Arbejdsvilje. Og ussel Trøst er det at faa fortalt, at det er endnu værre i andre Lande, at Arbejdsløshedsprocenten er større og at Lønningerne skæres ned — for der gives simpelthen ikke noget værre for en ærekær Mand end at være arbejdsløs.

#### DE STORE FRIHAVNSMULIGHEDER

Københavns Frihavns mangeaarige Leder, Direktør, Marinekaptajn J. F. Bergsøe, er efter flere Aars Sygdom afgaaet ved Døden. Denne dygtige Administrator er nu afløst af Frihavns tidligere Underdirektør, cand. juris Oscar Thielsen, en Søn af Frihavns allerførste Direktør. Frihavns tekniske Leder, Overingeniør H. Fugl-Meyer er samtidig udnævnt til Direktør.

Store er de Opgaver, der venter Frihavns nye Ledelse. Heldigvis er begge Direktører unge og ener-

## SKIBSFARTEN 1931

AF

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

*Handelsminister Walter Runciman:  
Fortjenesten paa Skibsfart er nu paa et  
lavere Niveau end nogensinde, siden  
Dampskibets Tidsalder begyndte.*



den af Dansk Dampskibsrederiforening udgivne Skibsfartsberetning for 1930 udtales, at 1930 vil gaa over i Historien som et af de for Skibsfarten allermost vanskelige og uberegnelige Aar i Mands Minde.

Optimister som Rederne er, havde de haabet, at 1931 skulde vise blot en beskeden Fremgang, men dette Haab er desværre gjort sørgeligt til Skamme. 1931 har været endnu vanskeligere end 1930, og Optimisterne har svært ved at se noget nær forestaaende Tegn til Bedring. Verden synes af Lave. Landene omgiver sig med højere og højere Toldmure og vil være sig selv nok; Subventions- og Præferencepolitiken vinder mere og mere Indpas, Købeevnen forringes, og Vareforbruget gaar ned. Hvorledes skal det under saadanne Forhold i et Land som Danmark, der ingen Kolonier har, og hvor Forholdet mellem Import og Eksport ikke er særlig gunstigt for Udviklingen af en større national Skibsfart, blive muligt for Rederne vedblivende ved egen Hjælp at gennemføre Kampen for Tilværelsen? Elle Erhverv er sikkert mere eller mindre ramt af Verdenskrisen, men medens det for de fleste andre Erhverv først er i Løbet af dette Aar, at Krisen er blevet aktuel, begyndte Skibsfartens Vanskeligheder allerede ved Udgangen af 1929 og har siden da været i jævn Stigning, saaledes at det ikke er for meget sagt, at Skibsfarten nu blandt alle Landets Hovederhverv — selv Landbruget indbefattet — er det haardest kriseramte.

Man har imidlertid for set, at der pludselig med eet Slag er indtraadt en Bedring, og det maa heller ikke glemmes, at ligesom Skibsfarten er det Erhverv, der først rammes af en Verdenskrise, er den ogsaa det Erhverv, som først vil mærke Krisens Ophør. I saa Henseende er Skibsfarten som et følsomt Barometer, der hurtigt giver Udslag for den mindste Paavirkning.

Af nedenstaaende Sammenligning mellem den af Det statistiske Departement udarbejdede Fragtindex for Aarene 1921—31 vil man se, at Fragterne i 1931 helt igennem har ligget væsentlig under Fragterne i 1929 og 1930, og at den gennemsnitlige Index for Aarets første 10 Maanedes ligger ca. 5 Points lavere end i 1930 og ikke mindre end ca. 28 Points lavere end i 1929.

	1929	1930	1931
Januar . . . . .	113.8	100.7	86.5
Februar . . . . .	121.1	95.0	86.4
Marts . . . . .	115.4	97.7	86.7
April . . . . .	110.8	91.7	87.1
Maj . . . . .	108.1	90.1	86.5
Juni . . . . .	110.9	89.1	86.3
Juli . . . . .	110.9	87.5	86.4
August . . . . .	116.0	87.7	85.0
September . . . . .	115.1	88.7	85.0
Oktober . . . . .	115.6	89.6	88.4
Gennemsnit . . . . .	114.1	91.2	86.4

## COMMON SENSE

Saa længe som store Kreditor-Nationer maaser deres Eksport paa Verdensmarkedet og insisterer paa Betaling for denne Eksport og for deres Laan og samtidig nægter at modtage Betaling i Varer eller Tjenester, saa længe vil Guldprisen gaa i Vejret, Varer falde i Pris, Gæld være umulig at tilbagebetale og Arbejdsløshed stige overalt.

Sir Alan Anderson,  
Chairman, Orient Line.

Den indtraadte Depreciering af Kronen og Sterling vil vel nok medføre en Stigning af Fragtindexen, men naar man i visse Kredse har næret nogle Forhaabninger om en Bedring for Skibsfarten som Følge heraf, maa det bemærkes, at samtidig med, at Fragterne i Kroner og Sterling stiger, gaar Skibsfartens Udgifter i Lande med Guld-Valuta betydeligt op og gør i Realiteten Indtægterne ved Fragtstigningen ret illusorisk.

Aaret 1931 viser en Tonnageoplægning som ingen-sinde før. Paa intet Tidspunkt har der alene af Skibe under Dansk Dampskibsrederiforening været oplagt under 200,000 T. d.w., og i Slutningen af April Maaned var man helt oppe paa ca. 350,000 T. d.w. eller ca. 28 pCt. af Dansk Dampskibsrederiforenings samlede Tonnage, jfr. iøvrigt nedenstaaende Oversigt over Oplægninger i 1930 og 1931:

	1930		1931	
	Antal Skibe	T. d. w.	Antal Skibe	T. d. w.
Januar . . . . .	10	37,000	53	200,000
April . . . . .	39	158,000	106	330,000
Juli . . . . .	28	140,000	70	214,000
Oktober . . . . .	36	136,000	79	235,000

Pr. medio December 1931 var oplagt 73 Skibe 247,000 T. d.w., svarende til ca. 20 pCt. af Dansk Dampskibsrederiforenings samlede Tonnage, men yderligere Oplægning kan sikkert forventes i Vinterens Løb.

Den danske Handelsflaade bestod pr. 1. Januar 1931 af 546 Dampskibe paa 705,000 B.R.T., 1,275 Motorskibe paa 427,000 B.R.T. og 176 Sejlskibe paa 26,000 B.R.T. I Aarets Løb har der været en Nettotilgang i Dampskibstonnagen paa 9 Skibe 2,000 B.R.T. og i Motorskibstonnagen paa 59 Skibe 37,000 B.R.T., hvorimod Sejlskibstonnagen er gaaet ned med 24 Skibe 1,700 B.R.T. Den samlede Nettotilgang i Handelsflaaden andrager herefter 44 Skibe 37,000 B.R.T. og kan maaske betragtes som et Tegn paa, at Rederierne endnu ikke helt har tabt Modet, men søger at forøge og forbedre deres Materiel for at staa rustet til Arbejdet, naar de bedre Tider vel engang indtræffer.

København i December 1931.

E. Mægaard.

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 29. December 1931.

Ved denne Tid ifjor skrev vi, at 1931 vanskelig kunde blive daarligere end 1930 havde været, og at der var oplagt 40 danske Baade paa ca. 150,000 T., 50 svenske Baade, ca. 100,000 T. og 210 norske Baade, 800,000 T. Tiden har bevist, at Fragtmarkedet er blevet daarligere, ja meget daarligere, og den oplagte Flaade betydelig større. Alene Danmark har for Tiden en dobbelt saa stor oplagt Flaade som paa denne Tid ifjor, og alt i alt ligger over 11,000,000 Tons uvirksomme. Krisen er gaaet som en Lavine over hele Verden, og hvornaar og hvorledes Vendepunktet skal komme, vil ingen kunne sige. — Nytaars-Beretningerne maa blive sorgmunter Læsning, og naar Regnskaberne Tid er inde, vil man faa Syn for Sagn, hvorledes Aaret virkelig har været for den enkelte. Nogle Selskaber vil forhaabentlig kunne opvise et nogenlunde godt Resultat, men Gennemsnitsresultatet bliver sikkert alt andet end godt.

## TRÆLASTMARKEDET

har ingen særlig Forretning, men andet kan heller ikke ventes paa denne Aarstid. For Afskibning fra Foraaret og fremefter søges Tonnage for enkelte Laster til nogenlunde samme Rater som de sidst betalte; et større Udbud er vel sandsynligt, saa snart vi kommer lidt ind i 1932, men det er ingen forundt at kunne forudsige noget som helst om Fremtidsudsigterne, hverken hvad angaar Efterspørgslen eller de omtrentlige Rater.

## KUL, KOKS ETC.

Raterne ligger paa det samme lave Niveau og Stem er ret vanskelig for prompt Lastning. Forth/K'havn noteres i 4/9 3,000 T., Aarhus 5/- 2,300 T., Esbjerg 5/3 2,000 T., Danzig/god dansk Havn Kr. 4.25 3,300 T. Øst Norge Kr. 3.50 fri Losning 5,700 T. London/K'havn 15/2,500 T. Koks ca. 7/3 7/8, Dunston/K'havn 14/1,600 T. Koks 7/8 7/9.

## MIDDELHAVET etc.

Kulnoteringerne fra Østkysten og Wales er ikke undergaaet Forandringer, men Optimisterne venter baade bedre Rater og en betydelig livligere Udførsel

fra og med Januar Maanedes Begyndelse. Dagens Noteringer er: Østkysten/Marseille 7/6 3,900 T., Genua 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6,000 T., Servola 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 7,000 T., Gibraltar 6/- 2,200 T., Catania 7/9 2,700 T., Alexandria 6/6 6/7,000 T. Wales/Genua 6/- 4/5,000 T. Pt. Said 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6,500 T., Øerne 6/9 3,300 T. Hjemgaaende noteredes 21/3 for 95/100,000 cbf. Frugt, 23/- 67,000 cbf. 24/- 60/65,000 cbf. Oliekager, Marseille/Danmark-Sverige 17/6 18/-, 12/1,500 T. til 3 Havne, Fres. 75, 3,300 T. 7 Havne. Sortehavet betalte sidst 10/6 Basis Kontinentet, hvilket kan gentages.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul U.K./Vestindien slutes til ualmindelig lave Rater, saaledes bl. andet: Dunston/St. Lucia 7/6 5,500 T., St. Thomas 7/6 5,000 T., Pt. Royal 7/- 6,500 T. Emden/New York noterer 6/9 for 5/6,000 T. og Antwerpen/Boston \$1.20 Fio 3,000 T. Cement.

Korn fra Halifax til A/R gaar med Linere til ca. 8 c., Lumber Gulfen/2/3 River Plate skal være laget af 1,000 std. Baad til \$10.75. Kul Hampton Roads/St. John's N.F. \$1.15. Oliekager Gulfen/Danmark indikerer \$4.20 4.25, 25/4,000 Tons Januar. Vancouver/U.K. Kont. 23/6.

## SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires er stadig kun værd 9/-, Rio 8/-; Bahia Blanca betalte 9/6 for prompt 5,500 Tonner. Det hjemgaaende Marked ligger meget fast, baade for helt prompt og Januar, hvorimod der ikke er synderlig Interesse for senere Positioner. Dagsraten er ca. 18/6 19/- fra up River til p. p. U.K. Kont. ppt., 18/- A/R. Januar. Bahia Blanca/Skandinavien betalte 20/9 Basis en Havn for 7,500 Tonner. Buenos Aires/p.p. U.K. 17/- Januar. Santa Fé/A.H. 19/6 20/- Januar.

## ØSTEN

Sydney/Shanghai slutes til 17- 17/3, ca. 1/- mere fra Sydlandet og 17/6 Vestlandet. Syd-Australien/Europa 29/- 7,300 T., Victoria/Callao 27/-. Vladivostok/R-II. 27/6; Bombay/Kont. 22/3, d.w.

## TIME-CHARTER

Vestindien: 2,500 T. to Rundrejser \$1.10, 3,800 T. en Rundrejse \$0.70.

## FRA SØMANDSLIVET FOR 100 AAR SIDEN

AF P. KLEMMENSEN-PETERSEN

I forrige Aarhundredes første Halvdel bar Mændene paa Fanø i Lighed med Mændene paa Amager og flere andre Steder i Landet, Nationaldragter, men nu kendes de ikke mere, derimod er det jo som bekendt saaledes, at der paa Amager og her paa Fanø findes Kvinder, som holder den gamle Skik i Hævd og gaar i Nationaldragt.

∞

Jeg kan her præsentere Lærerne af »Dansk Søfarts Tidende« en Fanøskipper fra 1831. Billedet er en Kopi af et større Maleri (malet i Holland), hvilket Maleri velvilligst blev mig overladt til Afbenyttelse for at faa det fotograferet. Jeg vil i faa Ord sige lidt om Skipperens Dragt. Vesten som er forfærdiget af gulstribet, figureret Silkestof (en Slags Silkeplyds) er forsynet med Sølvknapper. Den lange Klædes-Kjole er derimod forsynet med store



Fanø-Skipper fra 1831.

Skildpaddeknapper. Fløjlsbenklæderne er besat med Skildpaddeknapper. En saadan Klædning har været ret kostbar, og man maa næsten efter Dragten at dømme faa den Tanke, at Skipperen ejede en Brig eller Fuldrigger, fremfor den lille Jagt, han saa majestætisk peger fremefter paa Billedet. Det er, synes jeg, som Billedet tillige illustrerer den Selvfølelse og Veltilfredshed, der følger med at være Selvejer.

∞

Man behøver altsaa kun at gaa 100 Aar tilbage i Tiden for at blive overbevist om, at Folk den Gang ikke alene levede, men at de ogsaa følte og klædte sig paa en hel anden Maade end vi.

Fanø, 3. December.

∞

## DANSK SKIBSBYGNING I 1931

AF

DR. TECHN. H. H. BLACHE, DIREKTØR FOR A/S BURMEISTER &amp; WAIN



Skibsbygningsindustrien i Danmark har i det forløbne Aar hell kunnet konkurrere med Udlandet og holde Trit med Skibsbygningssteknikens Udvikling i Verden som Helhed.

Særlig karakteristisk for Danmark er de smalle Farvande, der kræver smaa Fartøjer, af hvilke ikke saa faa er blevet bygget i Aarets Løb, baade til Passager- og Automobiltransport. Blandt disse kan nævnes Motorfærgen »Mors«, bygget af A/S Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri, Automobilfærgen »Nordby«, Passagerbaaden »Fenøund« og Kystbaaden »Sundet I«, bygget af A/S Frederikshavns Værft og Flydedok saavel som Post-, Passager-, Jernbane- og Automobilfærgen »Ærø«, bygget af A/S Svendborg Skibsværft. Alle de nævnte Fartøjer er motordrevne. »Mors« er forsynet med en Raolievmotor af Houlmøllers Fabrikat, medens de fire andre har Motorer af Burmeister & Wain Typen.

A/S Frederikshavns Værft og Flydedok har tillige bygget Isbryderen »Skt. Knud« og Passagerdamperen »Smiril«, der begge er dampdrevne.

Burmeister & Wain har leveret til de Danske Statsbaner Motorskibet »Kalundborg«, der er forsynet med enkeltvirkende Toslagsmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type og som kan frembringe 2850 I. H. P. Skibet er bygget specielt til Kalundborg—Aarhusruten og kan transportere Automobiles paa hele Hoveddækket og er ellers forsynet med alle Nutidens Bekvemmeligheder for Dagpassagerer.

Ydermere har Burmeister & Wain bygget fem Tankskibe med en Dødvægtkapacitet af 10 250 til 16 400 Tons. 16 400 Tonneren er m.s. »Danmark«, der er det største Tankskib, der nogensinde er bygget i Skandinavien. Burmeister & Wain har tillige bygget to Fragtbaade med en Dødvægtkapacitet af henholdsvis 7 650 og 7 680 Tons og den kombinerede Fragt- og Passagerbad »Europa« for Regning Ø. K. og som Søsterskib til m.s. »Amerika«, der byggedes i Fjor. Burmeister & Wain har ogsaa bygget Fragt- og Passagerbaaden »Moonta« til »The Adelaide Steam Ship Co.« og Yachten »Atlantis« med Hjælpemotor til »The Woodshole Oceanographic Institution«, Massachusetts, til Havundersøgelser. Alle Skibene er forsynet med Burmeister & Wain Motorer.

## VANSKELIGT PROBLEM LØST

A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeris vigtigste Nybygning i Aar er m.s. »Venus«, der er bygget til Det Bergenske Dampskibsselskab og forsynet med Dobbelskruemotorer af Burmeister & Wain Typen, der kan frembringe 12 500 I. H. P. Ved Konstruktionen af et saa hurtigtløbende Fartøj som ovennævnte, er et vanskeligt Problem indenfor Skibsbygningstekniken blevet løst. Resultatet har været uhyre tilfredsstillende, og Skibet har kunnet opretholde en Fart

af 20 Knob hele Vejen over Nordsoen. Ydermere har A/S Helsingørs Jernskibsværft og Maskinbyggeri bygget Motorfærgen »Nyborg«, et forbedret Søsterskib til Motorfærgen »Korsør«, der begge er forsynet med Burmeister & Wain Dieselmotorer, der kan frembringe 4 500 I. H. P. At D. S. B. har besluttet ogsaa at installere Dieselmotorer i de senest bestilte Nybygninger til deres Flaade, er et fyldestgørende Bevis for de gode Resultater, der er blevet opnaaet ved deres første Dieseldrevne Motorfærge.

A/S Nakskov Skibsværft har bygget m.s. »Muinam« paa Bestilling af »The Siam Steam Navigation Co., Ltd.«. Skibet er ndstyret med Dobbelt-Skrue Motorer af Burmeister & Wains enkeltvirkende Type og skal anvendes paa Selskabets Singapore-Hongkong Rute og er særlig beregnet til farvede Passagerer, men kan ogsaa medføre 12 1. Klasses og 22 2. Klasses Passagerer.

M.S. »Erria« til Ø. K.'s Bangkok Trade er ogsaa bygget i Nakskov i det forløbne Aar. Den er forsynet med Dobbelt-Skruemotorer af Burmeister & Wains nye dobbeltvirkende Totakt-Type og er det første store dobbeltskruede Fartøj med denne Type Motorer.

Ydermere har A/S Nakskov Skibsværft bygget Tankbaaden »Henrik Ameln«, 9170 D. W., forsynet med Burmeister & Wains Dieselmotorer samt to Fragtdampere »Betty« og »Edith«, der er beregnede paa Frugttransport.

Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller har bygget »Niels Mærsk«, 8400 Tons D. W. saavel som Tankskibene »Nyholt«, »Bente Mærsk« og »Slemdal«, der kommer op paa 9 000 til 11 500 Tons D. W., alle forsynet med Burmeister & Wains Dieselmotorer.

Det fremgaar af ovenstaaende, at alle de danske Skibsværfter har været godt beskæftiget i det forgangne Aar, den verdensomspændende Stagnation i Skibsbygningsindustrien til Trods. Man maa haabe, at denne Stagnation snart ophører, saaledes at de danske Værfter kan glæde sig til en kommende rigelig Fornylse af Ordre i den nærmeste Fremtid.

## MANGLENDE COMMON SENSE

I Svendborg ligger mange Skibe oplagt, og Svendborg Havneudvalg havde erklæret sig villig til at følge Københavns Havns smukke Eksempel og slaa en Streg over Havnepengeydelse fra de oplagte Skibe.

Nu har Ministeriet for offentlige Arbejder imidlertid tilskrevet Svendborg Byraad, »at man af Hensyn til de dermed forbundne Konsekvenser ikke har ment at kunne imødekomme Byraadets Ønske om at suspendere Havne- og Brotakstens Bestemmelser om Overliggepenge i Svendborg Havn.«

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

Nedenstaaende Udtalelser er alle hentede fra »Scandinavian Shipping Gazette«s Nytaarsnummer:

### MOD TRYGHED OG ØKONOMISK OPGANG

**A**FRUSTNINGSKONFERENCEN er indkaldt til 2. Februar. Men adskillige spørger nu, om Situationen ikke nu er saa ugunstig, at det er bedre at udsætte den. Svaret maa blive, at det synes farligere at foretage en Udsættelse end at mødes under Uro og Usikkerhed. En Udsættelse vil hos Folkemasserne skabe øget Tvivl og Mistillid. Den økonomiske Krise, hvis dybeste Aarsag er den gensidige Mistillid, vil skærpes derved. Det er sandt, at Storstaternes Ledere er fuldt optagne i eget Land. Men det er ogsaa sandt, at de Opgaver, de der har, ikke vil kunne løses ved Fortsættelse af de ensidige Foranstaltninger, der nu er i Gang rundt om i Landene. Hvis en Forstaaelse ikke kommer i Stand, driver man mod Katastrofen. Afrustningskonferencen kan byde, de toneangivende Statsmænd Lejlighed til fortrolig Drøftelse ogsaa af den økonomiske Krisetilstand, hvori Verden for Tiden befinder sig. Trykket af Tidernes Alvor kan tænkes at skabe større Mulighed for et værdifuldt Resultat, end der vilde være under mindre alvorlige Forhold. Det drejer sig jo ikke om mere end at faa gjort en Begyndelse. Lykkes blot dette, vil Konferencen kunne blive et Vendepunkt, hvorfra Vejen gaar frem mod større Tryghed og dermed mod økonomisk Opgang.

Men som Tiderne er, vil det være naturligt, at Konferencen begynder med en kort Generaldebat, der giver de ledende Politikere Lejlighed til at træde i Føling med hinanden. Den mere almene Drøftelse vil derpaa kunne udsættes, medens Overvejselsen af Enkeltheder foregaar i dertil egnede Udvalg.

Udenrigsminister *P. Munch*.

### STALIN'S SEKS BUD

Det vilde være Selvbedrag at tro, at Realisationen af det sidste Aars Planøkonomi af Fem-Aars-Perioden skulde være mulig uden vedblivende Kamp. Tallene for de første tre Aar og Udsigterne for det fjerde viser, at en intensiv Mobilisation af alle Kræfter er af afgørende Nødvendighed.

Kammerat Stalins seks Bud lyder saaledes:

- 1) Rationel Fordeling af Arbejdskraft.
- 2) Nyt Lønssystem (højere Betaling for faglært Arbejde).
- 3) Rationel Organisering af Arbejde.
- 4) Oprettelsen af særlig Klasse af teknisk faglærte Arbejdere.
- 5) Nødvendigheden af at anvende Anti-Bolshevik Aandsarbejdere i Industrien.
- 6) Nyt Udgifts-Kalkulations System.

Opfyldelsen af disse seks Bud er den eneste Maade, hvorved Realisationen af det sidste Aars Planøkonomi muliggøres.

Ledende Artikkell i *Ekonomitshekaja Shisn*.

### BELGISK CREDIT MARITIME

**I** udenlandske Skibsfartskredse er man blevet vildledt af Artikler, der har været offentliggjort i belgiske og for den Sags Skyld ogsaa i udenlandske Skibsfartsblade. Nogle af disse Blade har skrevet om det belgiske Credit Maritime Forslag som et Forsøg paa at skabe Statsskibsfart, andre har udtalt, at Forslaget er blevet støttet af en Fraktion Redere imod de andre, og andre Kommentarer har været lige saa vildledende.

Lad os en Gang se paa, hvad dette saa meget omtalte Beskyttelses-Forslag for den belgiske Handelsflaade betyder: Intet andet end Oprettelsen af en Bank, der skal yde Prioritets-Laan i belgiske Skibe. Men hvorfor, spørger man, er det saa nødvendigt at lave en ny Lov for at oprette en Bank? Fordi Regeringen paatænker at overtage 65 Procent af Aktiekapitalen, og ydermere, i Betragtning af Bankens Samfundsnytte, agter at garantere, som den gør i andre analoge samfundsnyttige Tilfælde, Renternes Betaling og Indløsningen af Bankens Obligationer. En ganske lignende Holdning blev indtaget, da Forslaget om Kredit til Industrien blev forelagt Parlamentet i 1919, og til Kredit for den mindre Handel i 1929.

Da Banken skal tage alle mulige Forsikringsforanstaltninger i dens Virksomhed, er der absolut intel, der berettiger til Kritik, eller kan alarmere Skatteyderne. Bankens Kapital bliver paa 20 Millioner Belgas, og Obligationernes samlede Paalydende maa ikke overstige 100 Millioner.

Det nye i Forslaget er, Staten garanterer at udrede tre Fjerdedele af de Renter, som Rederne maa betale for deres Laan i Banken. Med dette Formaal for Øje vil der hvert Aar blive sat som Maximum 5 Millioner Belgas til Side paa Budgettet. Læg Mærke til Ordet Maximum. Den aarlige Byrde bliver selvfølgelig proportional med de Laan, der optages, saaledes, at Regeringens Ydelse vil være forskellig hvert Aar og højst sandsynlig aldrig naa denne Sum.

\*

Man maa i denne Forbindelse ikke glemme, at den belgiske Handelsflaade paa 500,000 Tons ikke repræsenterer mere end 8 Procent af Verdenstonnagen, og at Procenten er den samme i Dag som i 1914. I samme Periode har De Forenede Stater seksdoblet deres Flaade, Japans er blevet tredoblet, og baade Hollands og Norges er dobbelt saa store som i 1914. Det er altsaa ikke os, der er Synderne, hvis Verdens Handelsflaade er større end Tonnagebegæret.

\*

Naar Belgiens Regering har medført Credit Maritime Lovforslaget, sker dette ikke alene paa Grund af den belgiske Handelsflaades Fortjenester under Krigen, men ogsaa formedelst de Følger, som Krigen havde paa Skibsfarten og for Rederne. . . . Som allerede antydnet er Belgiens Skibsfartsforhold væsenforskellig fra alle andre Landes, at Bedømmelsen af et saadant Lovforslags Opportunitet maa overlades til Landet selv. Her er vi af ganske samme Mening som Danmarks Statsminister, Hr. Stauning, som i Scandinavian Shipping Gazette for den 27. Maj 1931 udtalte, at en saadan Sag er et interns Spørgsmaal for hvert Land.

Transportminister *L. Dens*,  
Ex-Præsident for de Belgiske Rederes Forening.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### NORSKE SKIBSFARTSBETRAGTNINGER

Av en række magre år har intel vært så kummerlig for norsk skibsfart som året 1931.

Den 1. januar var oplagt 238 skib, 572.420 tonn brutto. Opleggene øket utover vinteren og var ved utgangen av mars 312 skib, 750.232 tonn brutto.

\*

Grunnen til at de større skib har klart depresjonen så meget bedre må tilskrives den omstendighet, at det overveiende antall store skib under norsk flagg er nybyggede motorskib, som i stor utstrekning går i speciel fart og som ellers på lange farvann er mere konkurransedyktige. Av de oplagte store skib er det største antall dampskib, praktisk talt ingen motorskib.

En undtagelse herfra danner den store tankskibsflåte. Tankfarten er det mørke kapitel for norske redere for tiden. Den norske tankskibsflåte består nu av 190 skib, 1.250.000 tonn brutto. —

Omkring 50 tankskib er nu oplagt, hvorav dog nogen for tidsbefrakters regning. Det blir allikevel et uhyggelig antall av disse skib oplagt for norsk regning, for det meste nye moderne skib. Heldigvis er det store antall av de øvrige tankskib tidsbefraklet, tildels for mange års varighet; men tankfarten betegner allikevel for øieblikket en dødvekt for norske redere.

Den norske handelsflåte utgjorde den 1. januar i år 3.800.000 tonn brutto. Den er i løpet av året øket til 4.150.000 tonn brutto. Tilveksten på 350.000 tonn brutto i dette år består nesten utelukkende av nybyggede tank- og almindelige motorskib. Bare no-

gen få mindre dampskib er bygget, og nogen få second hand dampskib er kjøpt fra utlandet. —

Dette viser tydelig tendensen i den norske handelsflåtes utvikling i de senere år. Rederne er gått over til store skib istedenfor små skib og har dessuten engasjert sig sterkt i tankfarten. Det er grunnen til den sterke økning av den norske tonnasje. Antall av skib under norsk flagg er mindre enn det tidligere har været. Den store nybygning i dette år som i de foregående, har sitt utspring i de store tap den norske handelsflåte led under krigen.

\*

I den økonomiske verdenskrig vi nu oplever vil et land som Norge være hårdt rammet, fordi det meste av den norske handelsflåte er henvist til å seile mellom fremmede land. Den oplagte norske tonnasje i forhold til den oplagte verdenstonnasje gir et fingerpek om dette. Den var på et tidspunkt 24% i Norge, mens samtidig oplegget for den samlede verdenstonnasje utgjorde 15%.

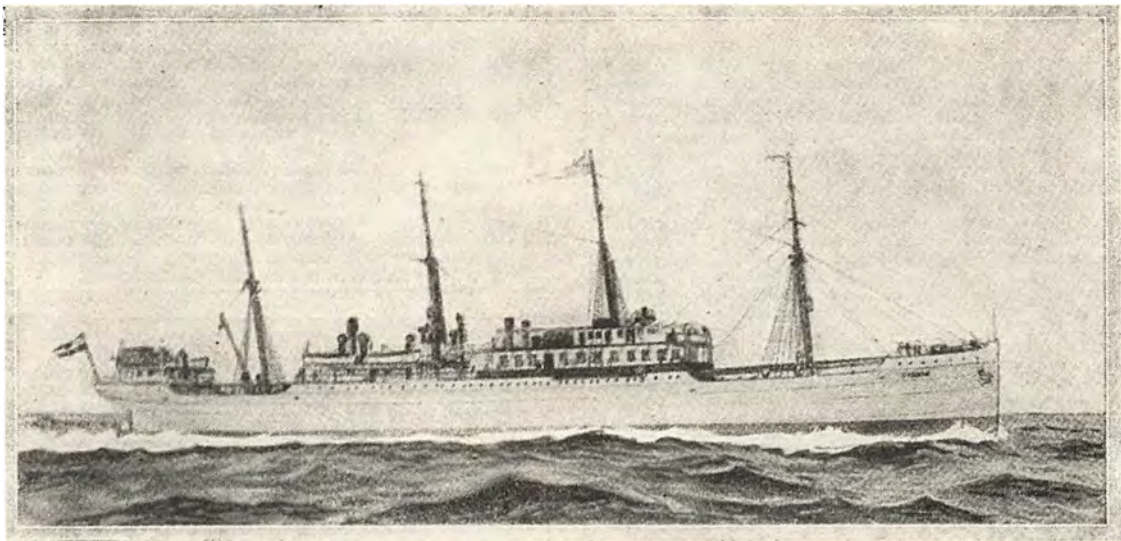
Jeg mener dog det ikke er nogen grunn til å overgi sig til sort pessimisme.

Denne økonomiske krig må få en ende som all annen krig, og på grunn av krigens virkninger, som blir mere følelige for hver dag som går selv for de største og mektigste land, tør en fredsslutning være nærmere enn almindelig antatt.

Da vil den sannhet ha slått i gjennom at den frieste mulige utveksling av varer og tjeneste er en vesentlig betingelse for velstand og fremgang.

*Kristoffer Olsen,*  
Formand, Oslo Rederiforening.

## “FIONIA” VANDT MILLION MIL REKORDEN



Ø. K.'s MOTORSKIB »FIONIA«

S/ s. »Selandia«, det første Dieselskib der blev bygget, er i disse Dage kommet hertil fra en lille Opløggelses-Visit, kan om et Par Maaneder fejre sit 20 Aars Jubilæum. Dette for dansk Foretagsomhed banebrydende Fartøj har indtil nu løbet 965,000 Sømil. Det sidder dog ikke inde med Mil-Rekorden for

Motorskibe. Den indehaves af Ø. K.'s 2 Aar senere byggede »Fionia«, som er et betydeligt hurtigere Skib end Selandia. »Fionia« har til Dato løbet 1,003,000 Sømil, hvilket ikke alene er den danske Motorskibs-Rekord, men Rekorden for hele Verden.

# FRA AAR TIL AAR

AF AXEL GERFALK

Fortsat fra Side 8

giske Mænd. Som vi allerede sagde paa dette Sted for et Aar siden, maa der drages Omsorg for, at Frihavns tekniske Udstyr er tip-top, og at Losning kan foregaa i et stærkere Tempo end det nuværende. Det er ogsaa af bydende Nødvendighed, at Havnen tilføres nye Kunder. De kommer ikke af sig selv. Mange er de Havne, der gør en stor Indsats for at blive Østersøens Emponium og at trække til sig nye Dampskibslinier og nye industrielle Virksomheder paa Københavns Bekostning. Den handelspolitiske Udvikling Verden over tvinger de store oversøiske Virksomheder til at anlægge Fabrikker paa dertil egnede Steder i Evropa. Københavns Frihavn er særlig egnet dertil. Men Verden maa vide det, gøres op-

mærksom derpaa med paagaende Metoder, gennem Avertering og igennem personlige Besøg i Industri-centrer. Det bliver et Rejseaar for Frihavns Direktører, dette 1932.

Men Frihavnen maa paa dette Punkt assisteres af vort Diplomati. Vor diplomatiske Forbindelse med Omverdenen er udelukkende af en kommerciel Natur, eller bør udelukkende være dette, og vore Gesandter paa de oversøiske Poster maa have en Pligt til aktivt at virke for deres Lands betydeligste Havn. De kan utvivlsomt tilføre den mange Kunder.

For Frihavnen, som for vort hele Erhvervslivs Trivsel, vilde det sikkert være af den allerstørste Betydning, om Danmarks tilkommende Monark, Kronprins Frederik, i Aarets Løb aflagde et lignende vellykket Besøg i Vesten som forrige Aars i Østen. Lægges et saadant Besøg til Rette paa den rigtige Maade, kan Resultaterne ikke undgaa at blive straalende.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m. undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde bar 7,5 m og i Pylrinlen 7,8 m. I Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m. I østre Forhavn 4,7—7,0 m. I søndre Forhavn 7,0 m. I Trafikhavnen 7,6—8,8 m. I Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Plojtelænder og flere Pylrinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre. Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havns Bugserdamper Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. To mindre Skibsreparationsværfter og Op-halingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskin-værksteder. Prilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

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

### FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m. i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsafvang. 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. Electricitet, 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 Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parfaldningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakt af 1903 midlertidig fordoblet, Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

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

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen runstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre. Sejlsk. med Hælpekruc 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værafgift: Moderat. Bugsering, ulønnet. Ingen Lodsafv., naar Lods ikke benyttes; ulydret 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. Køhalingsplads. Op-halingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejlskibe med Hælpekruc: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodsafvang 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 DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS RESPONSA

## Responsum Nr. 56.

For Tiden har vi til Behandling en Sag, der drejer sig om følgende:

Et Skib skulde losse en Ladning Koks i en dansk Havn. Under Losningen af Dækslasten blev et af Spillene, der var beskyttet med en Presenning og dækket af Koks, beskadiget af Grabben, hvorfor Rederiet kræver Erstatning hos Ladningsmodtageren, der foretog Losningen. Modtageren har nægtet at betale, idet han gør gældende, at Skaden maa tilskrives Skibets eget Forhold, fordi Spillet ikke var overdækket med en Trækasse, men kun beskyttet med en Presenning. Det bemærkes, at Styrmanden, forinden Losningen begyndte, havde anvist Grabmanden (Lugemanden), hvor Spillene stod.

Til Brug under den Retssag, som vi agter at paa-begynde mod Ladningsmodtageren, beder vi den ærede Forening meddele os, om det paa danske Skibe, der sejler med Koks-ladninger (som Dækslast) er Coutume at bygge Trækasser udenom Spillene eller paa anden Maade tildække dem med Brædder for at forhindre, at Grabben under Losningen beskadiger Spillene, eller om man plejer at nøjes med en Tildækning med Presenninger.

### Svar:

I Skrivelse af 7. s. har De udbedt Dem Dansk Dampskibsrederiforenings Udtalelse om, hvorvidt det er Coutume paa danske Skibe, der sejler med Koks-ladning som Dækslast, at bygge Trækasser udenom Spillene eller paa anden Maade tildække disse med Brædder for at forhindre, at Grabben under Losningen beskadiger Spillene, eller om man plejer at nøjes med en Tildækning af Presenninger.

Saaledes foranlediget skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at der ikke foreligger nogen fast Coutume om dette Forhold, idet Spillenes Tildækning i Reglen er afhængig af, om Ladningen er bestemt til en Havn, hvor der losses med Grab eller med Winch. I førstnævnte Tilfælde er det almindeligt, at Spillene kun beskyttes med en Tildækning med Presenninger, hvorimod de, naar Dækslasten skal losses med Winch, beskyttes ved en Opbygning af forhaandenværende Materiale, f. Eks. Brædder og Presenninger, der holder Spillene fri, saa de kan benyttes til Losningen. I Tilfælde, hvor det paa Forhaand vides, at Dækslasten skal losses med Grab, vil Rederiforeningen mene, at det ikke er nødvendigt at overdække Spillene med Trækasser.

## Responsum Nr. 57.

Som bekendt bestemmer Hollandcoke Certepartiet 1930, at Losningen skal finde Sted med et vist Antal Tons »je Tag von 24 laufenden Stunden (ausgenommen die Zeit von Sonnabend 1 Uhr nachm. bis zum Beginn der ortsüblichen Arbeitszeit am Montag früh, sowie gesetzliche und andere Feiertage, an denen die Arbeit im Hafen ruht, wenn nicht etwa während dieser Zeit gelöscht wird«. Undtaget fra at tælle med i Liggetiden er saaledes »gesetzliche und andere Feiertage, an denen die Arbeit im Hafen ruht«, og vi tillader os nu at bede Dem venligst meddele os, om den 31. December i Københavns Havn regnes for delvis Helligdag i ovennævnte Betydning, saaledes at Liggetiden holder op at dreje fra Kl. 16 nævnte Dag.

### Svar:

I Skrivelse af 8. ds. har De udbedt Dem Dansk Dampskibsrederiforenings Udtalelse om, hvorvidt den

31. December efter Kl. 16, naar Skibet ligger i København, kan henregnes til de Helligdage, der i Hollandcoke Certepartiet 1930 ikke medregnes som Liggedage. I Anledning heraf skal man udtale, at det ikke ved Lov og ej heller ved Aftale mellem Arbejdsgivernes og Arbejdernes Hovedorganisationer er fastslaaet, at den 31. December efter Kl. 16 skal betragtes som Helligdag, og da Arbejderne end ikke, hvis Arbejdsgiverne forlanger det, er berettiget til at nægte at udføre Losningen i sædvanlig Arbejdstid udover nævnte Tidspunkt, vil man mene, at den 31. December efter Kl. 16 ikke kan henregnes til de i Certepartiet undtagne Helligdage.

## Responsum Nr. 58.

I en for Sø- og Handelsretten indbragt Retssag foreligger der en Overenskomst mellem en Skibsofficer og dennes Rederi, i Henhold til hvilken Officeren har taget Aktier i Rederiet ved Skibets Erhvervelse til et samlet Paalydende af Kr. 20,000.

Overenskomsten indeholder Bestemmelse om, at Officeren oppebærer en maanedlig Gage + Tantieme, samt om, at de ovenfor omtalte Aktier straks af Selskabet skal indløses til Pari, saafremt Officeren uden egen Skyld afskediges, eller Skibet forliser eller kondemneres.

De daarlige Tider for Skibsfarten har nu bevirket, at Rederiet midlertidig har maattet oplægge Skibet og afskediget Officererne, derunder den ovenfor omhandlede.

Foranlediget heraf tillader jeg mig til Brug under nævnte Retssag at anmode den ærede Forening besvare følgende Spørgsmaal:

- 1) Kan en Opsigelse til Oplægning koutymemæssigt sidestilles med en almindelig Opsigelse til Fratræden?
- 2) Er Skibsofficeren efter den ærede Forenings Mening berettiget til under disse Omstændigheder at erholde sine Aktier indløst til Pari Kurs ved Skibets Oplægning?
- 3) Er Skibsofficeren — i Mangel af særlig Aftale herom — berettiget til under Oplægningen at erholde udbetalt Gage?

### Svar.

I Anledning af Hr. Højesteretssagførerens Skrivelse af 30. f. M. skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale:

- ad 1) Nej. I Almindelighed betragtes en Opsigelse, der udtrykkeligt er givet med Oplægning for Øje, ikke som en Opsigelse til Fratrædelse af Tjenesten i Rederiet, men forudsætter i Reg-

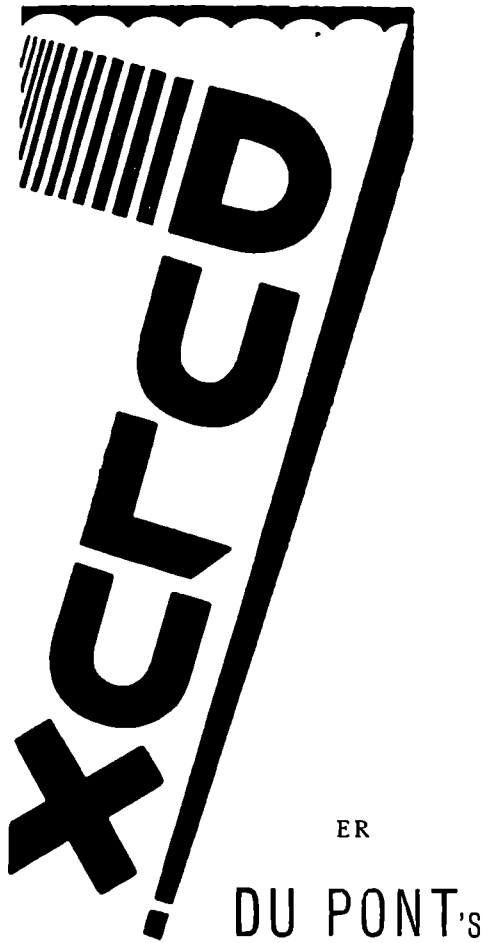
fortaettes næste Side

### EN TRØST FOR SKIBSFARTEN

Set med Skibsfartsojne er den store Nedgang i Skibsbygningen et glædeligt Tidens Tegn. Det er ingen Overdrivelse at sige, at Verdens Skibsbygnings Kapacitet er 50 Procent større end et godt Skibsfartsaars samlede Begær for ny Tonnage.

W. A. Souler,  
Præsident, Baltic and International  
Maritime Conference.





ER  
DU PONT'S

nye Afløser for Maling og Lak. Den har skabt en  
HELT NY STANDARD for:

HOLDBARHED  
TØRRINGSTID  
MODSTANDSDYGTIGHED mod  
RUST-SALT ETC.  
REVNER OG SPRÆKKER IKKE.

Den anvendes allerede UDELUKKENDE paa  
ALLE SKIBE tilhørende:

UNITED FRUIT CO.  
BARBER S/S LINE  
ATLANTIC REFINING CO.

samt i vid Udstrækning af:

GRACE LINES  
DOLLAR LINE  
LUCKENBACK LINES  
UNITED STATES LINES  
EXPORT S/S LINE  
COMPANIA NACIONAL  
DE NAVEGAÇÃO



E. I. DU PONT DE NEMOURS & CO.

OPFINDERNE  
AF DUCO  
— OG NU  
DULUX

EN GROS:  
P. M. FREDERIKSEN  
TEL. TAGA 5040  
GLENTEVEJ 57  
KØBENHAVN L.

- len, at den opsagte genindtræder i Rederiets  
Tjeneste, naar Skibet atter gaar i Fart.
- ad 2) Under Henvisning til Besvarelsen af Spørgs-  
maal 1, maa Svaret blive benægtende.
- ad 3) En Skibsofficer, der er opsagt til Fratrædelse  
under Oplægning, har, naar Opsigelsesfristen er  
udløbet, hvis ikke andet er aftalt, ikke Krav  
paa Gage under Oplægningen.

\*\*\*\*\*

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Problemet Maling inden for Skibsfarten har Bud  
efter, ikke alene den bedste mulige Beskyttelse af Ma-  
teriellet, men tillige vedvarende smukt Udseende og  
størst mulige Holdbarhed for mindst mulige Udgift.

Igennem Generationer har Formuleringen og Frem-  
stillingen af Maling og Lakker egentlig kun været en  
Sammenblanding af kendte Olier, Harpikser og Farve-  
pigmenter. Laboratoriernes egentlige Arbejde bestaar  
i at bestemme de forskellige Ingrediensers Kvalitet og  
prøve det færdige Produkt med H. t. Farve, Ved-  
hængningsevne etc. Næsten hvem som helst kan der-  
for fremstille en god Maling efter saadanne Formler.  
d. v. s. indenfor de kendte Typer.

Det første særprægede, vigtige Fremskridt paa dette  
Område var Du Pont's Duco, og nu Du Pont's Dulux.  
Dulux er et helt nyt og selvstændigt Produkt, egentlig  
hverken Maling eller Lak, men en ren kemisk Afløser  
herfor med saa fremragende Egenskaber, at det har  
skabt en hel ny Standard m. H. t. Holdbarheden. Du-  
lux tørrer hurtigt, saaledes at Tidstab undgaaes. Du-  
lux kan stryges og sprøjtes, giver glatte og haarde Fla-  
der og er derfor let at holde ren. Duplux knækker  
eller skaller ikke, hvorfor gamle Flader kan stryges  
op uden Afbrænding. Dulux er særlig modstandsdyg-  
tig overfor kemiske Paavirkninger, saasom Olie, Ben-  
zin, Gas, Salt etc., og er ganske udenfor Konkurrence  
hvad angaar Beskyttelse mod Rust. Dulux kan an-  
bringes hvor som helst direkte paa Metal, Træ eller  
gammel Maling, den er blank i sig selv og kræver  
derfor ingen Færdiglakering.

BUNKER-CONTRACTORS  
for udenlandske Depoter og engelske Kul-Afskibningshavne  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

Telegram-Adr.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDONa

FILIALER:	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. . . . .	} Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} Lambrose
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Lambrose, Grimsby.

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

## SKIBSMÆGLERE OG FRAGTTARIFFER

AF  
SKIBSMÆGLER V. FROM BARTRUMSEN

Den større Skibsfart har maattet lide og lider stadig under Mangel paa lønnende Sejlads; men paa samme Maade er ogsaa de mindre Skibes Eksistensvilkaar bragt ud af Balance af Tidernes Ugunst.

Det er givet, at de danske Smaaskibe (som Regel Sejlfartøjer med Hjælpekrue), der beskæftiges med Varebefordring mellem danske Pladser og af og til tager en Last til eller fra det nærmere liggende Umland, er langt inde i en Periode, som med Hensyn til sur Modgang kan kappes med alt det, der i disse gale Tider bringer Livet af Lave for nogen anden Stand.

De udbudte Laster er faa og ofte yderst slet lønnede og byder Erhvervet et særdeles vaklende Grundlag. En stor Del af Skylden giver man det rigelige Antal Fartøjer af fremmed Nationalitet, for hvilke vore Kyster ligger aabne. Disse Smaaskibe kan uden Hindring konkurrere med de danske Fartøjer om den indenrigske Sejlads, og man paapeger, at de alene ved deres Tilstedeværelse der mærkbart forøger den disponible Tonnages Kvantum, virker slappende paa Fragtmarkedet. Dertil kommer, at de yderligere befordrer en fragtreducerende Tendens derigennem, at de — som tilhørende fremmede Nationer — i forskellige Forhold stilles gunstigere med Hensyn til billig Drift end de Skibe, der sejler under dansk Flag og derfor maa opfylde danske Normer.

Man er inde i et økonomisk Uføre, og det bør ikke undre, at de danske Smaaskippere søger at rette paa Sagerne. Gennem deres Organisation har de overfor Regeringen rejst Krav om Forholdsregler, der kunde begrænse det Omfang, efter hvilket fremmede Nationers Skibe nu har Tilladelse til at deltage i Transporten af Varer mellem vore Havne. Men meget tyder paa, at denne forsøgte Vej imod en Regulering hidtil har modsat sig al Trafik.

Organisationens mest effektive Arbejde til Sejladsens Stabilisering har ligget i Fastsættelse af Minimalfragtrater, som skulde være bindende for samtlige Medlemmer. I lige Maade søgte man med større eller mindre Held Ratesamarbejde med de forskellige Organisationer, under hvilke de konkurrerende fremmede Skibe henhørte, idet man saa hen til, at man paa den Vis maaske kunde mildne Konkurrencens fragtnedsættende Virkning. Arbejdets Formaal var at opnaa alle i Sejladsen interesserede Skipperes Enighed om ikke at krænke den Minimumsfragtrate, der maatte overholdes, dersom Sejladsen skulde kunne bære sig for et Smaaskib af dansk Nationalitet.

Købmændene, imod hvis Bestræbelser for stadig at opnaa billigste Fragt, Raten gjorde Front, bedyrede ikke dens Ukrænkelighed, og selv om Sejlskibsrederiforeningen maatte siges i Hovedsagen at have udarbejdet Fragttabellen med en Omhu, som viste bort fra Overdrivelser, fandt flere af de befragtende Firmaer, at der ikke var taget fornødent Hensyn til netop deres Vare i Forhold til andre Varer. Saadan Utilfredshed gav af og til Sejlskibsrederiforeningen Anledning til at foretage Rateændringer; men endda levnedes der Stof

nok, som blev Grundlag for Forsøg paa Befragtninger med lavere Fragtbasis end Minimalraten.

Dette sidstnævnte Forhold paakaldte naturligvis Skibsfartsorganisationens fulde Aarvaagenhed. Det var jo let at forstaa, at blev Ratebrud almindelige, vilde Respekten for Raten fordampe. Man indprentede altsaa Medlemmerne deres Pligt til at være ratetro, og man belærte dem om, at det ligeledes var en Pligt bedst muligt at paavirke og kontrolere de udenfor Foreningen staaende Kollegaer af alle foreliggende Nationaliteter, saa ingen Vovehals med Enspændertilbøjeligheder kunde faa Lyst til at tilside-sætte Minimalraten. Endelig oplog man den Taktik at betyde Mæglerfirmaerne, at den Mægler, der ydede Bistand, naar det gjaldt en mod Ruten utro Befragtning, derved gjorde sig skyldig i en Handling, som maatte stille ham paa uvenlig Fod overfor Skippernes Organisation.

— At de danske Smaaskippers Kamp for Livet bør støttes og i det hele taget mødes med al opbydelig Sympati maa være indlysende. Men med den sidstnævnte Disposition har Sejlskibsrederi-Foreningen dog af de fortvivlede Forhold ladet sig forlede til et Fejlgreb: Man har prøvet paa at sætte Mægleren paa en Plads, hvor hans Opgaver ikke tillader ham at brede sig.

Mægleren er en Mellemmand — en uvildig Mellemmand. Han gaar Parterne til Haande. Naar han varetager betroede Interesser, gør han dette ad de Veje, der anvises ham af Certeparti, Lov og Kotyme; eller han forsøger, naar praktiske Forhold gør det muligt og rigtigt at faa Parterne, mellem hvilke han er placeret, til at forliges om Fremgangsmaader, der tjener en foreliggende Sag.

Saaledes er Mæglerens Basis ogsaa, naar han staar mellem Bortfragter og Befragter. Ud fra de ham givne Forudsætninger er han vejledende og mæglende. I det Øjeblik, han indgaar paa at forskrive sig til den ene Part, er han ikke mere Mægler af Gavn. Saa bliver han nemlig Kampfælle med den ene Part imod den anden Part.

Hvad hans Stilling til en foreliggende Minimalrate angaar, en Rate, der kun er vedtaget af den ene Part, nemlig Skibet, er det naturligt, at han overfor Befragteren paapeger denne Rate som en Kendsgerning. Saa længe Raten fastholdes af Skipperne, kan Mægleren med god Samvittighed fastslaa den som et Faktum.

Men naar Tiderne trækker sig saa skævt, at en overhaandtagende Knaphed paavirker befragtende Firmaer til ekstra Anstrengelser for at komme under Raten, mens paa samme Tid flere og flere Skipperer føler sig mindre oplagte til uden Last at respektere den fastsatte, ureducerede Rate end til gennem en Forglemmelse af Raten at erholde en billigere Last, som dog betyder Beskæftigelse, saa maa Mægleren, hvis han da ikke foretrækker at nedlægge sit Arbejde, fremdeles betjene Parterne som den uvildige Mellemmand. Hans Ekstrapligt i et saadant Tilfælde



Skibsmægler V. From Bartrumsen.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

FREDERICIA

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

FREDERICIA

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

HOLBÆK

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
Aalborg

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
HOLBÆK Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KALUNDBORG

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**O. L. OMØE**

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

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

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

ASSENS

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

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

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 8

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

ESBJERG

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

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

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING

SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÄKLER

ESBJERG

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Skt. Annæplads 18

KØBENHAVN

Telefon Central 14  
Statstelefon 21

Telegram-Adresse:  
»HOPPE«

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

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

bliver nærmest, at han, naar han informerer de Skipperne, der søger Oplysninger hos ham, ikke tilslører, at det drejer sig om Sejlads, som lønnes under Raten.

Dersom en Skipper vil have en saadan Last, er det ikke Mæglerens Sag at nægte ham den. Der er jo Forskel paa at være Hjælper og paa at være Barnepege. Mægleren er kun Hjælper. Og man har Lov til at gaa ud fra, at det er en Utilbørlighed at ville spille Barnepege for en voksen Mand, der har opnaaet Kaptajns Stilling og Myndighed.

Paa den anden Side vil det være lige saa misforstaaet, om Mægleren overfor et Handelsfirma, han gennem Tiderne har forsynet med Tonnage, pludselig erklærer, at ganske vist rummer Markedet Skibe, han uden Presseri overfor Skipperne paa de ønskede Fragtvilkaar kan foreslaa til Dækning af de ledige Laster, men selv om de normale Betingelser for Befragtnings Indgaelse saaledes foreligger, agter han ikke at udføre Arbejdet, fordi en Minimalrate, som de kontraktønskende Parter i det foreliggende Tilfælde ser bort fra, dikterer en højere Fragt.

Den Mægler, der tager dette Standpunkt, siger faktisk til Købmanden: Jeg vil nok skaffe Tonnage, men kun til en Fragt, der ligger højere end den i Øjeblikket normale Markedspris. Kan dette ikke tillades, nedlægger jeg Arbejdet. — Markedsprisen er jo nemlig den Pris, der opstaar ud fra Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel. Er denne Pris lavere end Minimalraten, saa er det givet, at Raten, selv om den i sig selv er beskedent nok, ligger over Markedsprisen. Men en Mægler, der med Sindsro maa prøve paa at se paa naturlige Ting, som at en Skipper helst vil have saa meget, der kan gives, mens en Købmand ikke gerne giver mere end fornødent, kan ikke tillade sig Besynderligheder, fordi det normale Tovtrækkeri mellem Parterne ogsaa lever i sløje Tider. Han maa blive paa sin Plads (han tjener heller ingen ved at forlade den!), hvor han saa naturligvis kan søge at gavne den betrængte Part ved loyalt at arbejde hen til de bedst mulige Vilkaar for denne. Men det ligger udenfor hans Omraade bevidst, med mere eller

mindre kunstige Midler, i den ene Parts Tjeneste at tvinge Markedets naturlige Forløb.

Tænk, hvis en Varemægler bar sig saaledes ad!

Nej, Mæglerne skal ikke strejke. De skal befordre Samarbejdet mellem Parterne, søge at opnaa Udligning af Skævheder og Misforhold. Hver af Parterne skal være dem lige kære. Og jeg tror, at en saadan Stilling i det lange Løb vil gavne Handel og Skibsfart nok saa meget, som hvis Mæglerne ved skarp Partitagen medvirkede til at uddybe Bitterhed og sprænge Kløft mellem de Parter, der hver for sig faar mest ud af et fornuftigt og venskabeligt Samarbejde.

Der er udtalt, at dersom Mæglerne kunde præstere en enig og patriotisk Front, saa vilde de danske Farvande snart være uden de mange Skibe, der kyster hos os. — Men lige saa lidt som Mæglerne har aabnet Kysterne for de fremmede Skibe, lige saa lidt kan jeg se, hvorledes vi i Respekt for Lovene og for vor Bestalling skal kunne føre en saadan Krig overfor Fartøjer, som de danske Love ikke forbyder Sejladsen her. Disse Skibes Tilstedeværelse er — især under knappe Forhold — en alvorlig Gene for danske Skipperes Eksistens. Men hvis den nævnte Tilstedeværelse af fremmede Nationers Skibe foruden at være en Gene for den hjemmehørende Skibsfart ogsaa er en Fejl, saa maa Fejlen rettes fra et Sted, hvor den fornødne Myndighed findes. At ansvarliggøre Mæglerne er et Forsøg paa at krybe over, hvor Gærdet er lavest. Og saa kommer man, hvis man kryber over, oven i Købet ikke hen, hvor man vilde.

Naar Krybben er tom, bides Hestene. Det er denne magre Situation, der præger Tiden og forleder til Overdrivelser. Det er oprigtigt at ønske, at det Aar, der nu melder sig, maa give bedre Vilkaar til de betrængte, af hvilke mange næppe ved deres levende Raad. Og saa ønsker jeg, at de to til hinanden bundne Led, Skipperne og Mæglerne, hvis Kaar bevæges efter samme Kurve (de smaa Fragter giver jo smaa Courtager), vil befæste og udvikle Arbejdet med hinanden i gensidig Tillid og efter holdbare Linier.

V. From Bartrumsen.

## POSITIONSLISTE



PR. 29. DEC. 1931

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Larsen, ank. Delfzijl 24.12.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aara*, Hjorth, afg. Aalborg 23.12. til Boston.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Kobe 27.12. til Møji.  
s.s. *Aggersund*, Hansen, ank. Kbhvn. 28.12.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Rosario 22.12.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Algier forv. 30.12. til Tunis.  
m.s. *Alsia*, Topp, ank. London 23.12.  
s.s. *Alssund*, Petersen, pass. Cape Race 26.12. p. R. t. Baltimore.  
s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, afg. Rotterdam 19.12.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Hull 22.12.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Teneriffe 10.12. p. R. t. Sydney.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Santos 23.12.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 2.1. til Horsens.  
m.s. *Arkansas*, Kajs, afg. Norfolk 24.12.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Seattle 12.12. til Shanghai.  
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Swansea 24.12. til Alicante.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Port Chalmers 23.12.  
m.s. *Australien*, Krarup, pass. Galle 28.12. p. R. t. Suez.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

s.s. *Birgit*, Liisberg, ank. Hardar Pascha 21.12.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 25.12. til Rouen.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, pass. Gibraltar 27.12. p. R. t. Port Said.  
s.s. *Botnia*, Holberg, ank. Kbhvn. 18.12.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Progreso 27.12.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Teneriffe 28.12.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Braila 22.12.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 26.12.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Palermo forv. 30.12. til Valencia.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Georgetown 24.12.  
s.s. *Brynhild*, Thomsen, afg. Antwerpen 29.12. til Kbhvn.

### C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Bremen 23.12.  
m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. 12. 1931.

London .....	18,10	Madrid .....	45,75
New York .....	5,36	Amsterdam .....	215,65
Berlin .....	127,50	Stockholm .....	101,00
Paris .....	21,15	Oslo .....	99,00
Antwerpen .....	74,75	Helsingfors .....	7,75
Zürich .....	105,00	Prag .....	16,05
Rom .....	27,25	Wien .....	noteres ikke

m.s. *California*, Gyhrs, ank. Buenos Aires 24.12.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 5.1. til Antwerpen.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Perim 17.12. p. R. t. Singapore.  
 m.s. *Christian Holm*, ank. Nyborg 27.12.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Paloalto 20.12.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Gibraltar 16.12.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Vejle 27.12.

## D

s.s. *Dana*, Bang, afg. Oran 15.12. til Aarhus.  
 s.s. *Daynar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 2.1. til London.  
 s.s. *Danhild*, Hinsch, ank. Kbhvn. 22.12.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Hamburg 27.12.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Kbhvn. 8.12.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 5.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Duoro*, Raaschou, afg. Libau 9.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 21.12.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Cape Race 27.12. til Baton Rouge.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Ceuta 4.1. til Melilla.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Leningrad 23.12. til Ancona.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Antwerpen 21.12.  
 s.s. *Elsborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 14.12.  
 s.s. *Estland*, Stage, ank. Valencia 23.12.  
 s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Vancouver 22.12.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing-Kbhvn. Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggert, ank. Kbhvn. 24.12.  
 m.s. *Fionia*, Væring, ank. Middlesbrough 27.12.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. 4.1. til Nakskov.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Aalborg 25.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Kbhvn. 20.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Thorn, afg. Casablanca 23.12.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.

s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Havana 26.12.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Kristoffersen, afg. Kbhvn. 2.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Aalborg 29.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft* ank. Stockholm 20.12.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Houston 26.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Hamburg 25.12.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, ank. Navorossisk 13.12.

## H

s.s. *Hafnia*, ank. Kbhvn. 30.12.  
 s.s. *Hulland*, Andersen, ank. Bilbao 20.12.  
 s.s. *Hammershus*, Eriksen, ank. Kbhvn. 22.12.  
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Odense 29.12. til Aalborg.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Kbhvn. 7.1. til Aalborg.  
 s.s. *Hindsholm*, Thomsen, afg. Kbhvn. 23.12. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 31.12. til Liverpool.  
 s.s. *Hroar*, West-Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Canalen 23.12. p. R. t. Los Angeles.  
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Shanghai 10.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, afg. Leningrad 24.12. til Venedig.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Aarhus 23.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 3.1. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, afg. Antwerpen 23.12. til U. S. A. Northern Range.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 23.12.  
 m.s. *Jyllandia*, Kragelund, afg. Penang 25.12. til Madras.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Garston 22.12.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## NAKSKOV

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

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING  
**SAXKJØBING**  
 DANMARK  
 TELEFON Nr. 194 & 802  
 TELEGRAM-ADR.: „SKIBSMÆGLEREN“

## NYBORG

**THOMAS WANG**  
 Edsvoren Skibsmægler  
**NYBORG**  
 Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.  
 Telgr.-Adr. WANG. Telf. Nr. 57.

## SKIVE

**AAGE BERING**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**  
 TELEFON:  
 386 & 786  
 TELEGRAM-ADR.  
 „MÆGLEREN“

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
**NØRRE-SUNDBY**  
 Telefon 1047 · 2161  
 Telegram-Adr.: BACH

## SVENDBORG

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

## VEJLE

**STEGMANN**  
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
 TELEFONER 18-718-918  
 STATSTELEFON 18  
 TELEGRAFER „STEGMANN“  
**NØRRESUNDBY**

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

Telegr.-Adr. Navigation  
Coder: Watkins, Scotts, Boe

## DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G.m.b.H.

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

### DANZIG

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

## CHR. JENSEN

REDERI & BEFRAGTNING

Salg og Køb af Dampskibe

KØBENHAVN

RIGA · WINDAU · REVAL

Telegr. Adr.: RUSSJENSEN. Coder: Scott's 10th. Ed., Watkins,  
A. B. C. 5th. & 6th. Ed. & Boe's.

DANZIG

KØBENHAVN

### K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Aabenraa 29.10. til Aalborg.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Burntisland 25.12.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 7.1. til Preston.  
s.s. *Koldinghus*, Bencke, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peonard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 1.10.  
s.s. *Kronborg*, Nielsen, ank. Kbhvn. 13.12.

### L

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 20.12.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aarhus 25.12.  
s.s. *Lilleborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 23.12.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Kbhvn.-Limfjords Ruten.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Tallinn 27.12. til Greenbütthe.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kambo 1.12. til Buenos Aires.

### M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 28.12. til Kbhvn.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Provedence 27.12. til Boston.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Penang 22.12. til Suez.  
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Blyth 25.12. til Palermo.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 2.1.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Norrsundet 25.12.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Cardiff 17.12. til Messina.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Kbhvn. 18.12. til Buenos Aires.  
m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Colombo 26.12. til Penang.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen 7.1. til Casablanca.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Steg-Nakskov Ruten.

### N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 26.12.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. New York 19.12. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, afg. Kbhvn. 5.1. til Riga.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Port de Boue 24.12.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Tallinn 23.12. til Hull.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Stockholm 27.12.

### O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Santa Fè 17.12.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia 22.12. til Kbhvn.

### P

- m.s. *Panama*, Nielsen, pass. Panama Canalen 15.12. p. R. t. Los Angeles.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Warrington 25.12.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Panama Canalen 15.12. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Polonia* ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Graasten 23.12.  
s.s. *Pulaski*, Stankuwicz, ank. Gdynia 21.12.

### R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 4.1. til Odense.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Vernon Red 28.12.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 1.1. til Newcastle.

### S

- s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Cagliari 24.12.  
s.s. *Saga*, Falk, afg. Stettin 31.12. til Kbhvn.  
s.s. *Scandia* pass. Rockall 24.12. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia* afg. Aarhus 29.12.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Middelfart 29.12. til Kbhvn.  
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Hull 25.12.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Siam*, Andersen, ank. Nakskov 24.12.  
s.s. *Sigrun*, Hav, afg. Antwerpen 25.12. til Kbhvn.  
s.s. *Silkeborg*, Hillebrandt-Lund, ank. Kbhvn. 21.12.  
s.s. *Skaane*, Kybn, afg. Grangemouth 25.12.  
m.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk 29.12. til Havre.  
s.s. *Skodsborg*, Bucholt, pass. Skagen 27.12.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 8.1. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Fredrikshamm 13.12.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Tuborg 24.12.  
s.s. *Spigerborg*, Sonnichsen, ank. London 21.12.  
s.s. *Stadion II* afg. Stettin 31.12. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Santa Cruz del Sur 20.12. til New York.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Rotterdam 24.12.  
m.s. *Stjerneborg*, Rosenhøj, afg. Portland Or 9.12.  
s.s. *Stockholm*, Westergaard, afg. London 24.12. til Leith.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. New York 9.1.  
s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Liverpool 2.1. til Swansea.  
s.s. *Swava* afg. Kbhvn. 30.12. til Hamborg.  
s.s. *Søborg*, Hansen, pass. Skagen 27.12.  
s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

### T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 29.12. til Kbhvn.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Houston Tex 24.12.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 2.1. til Dunkirk.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 27.12. til Kbhvn.  
m.s. *Tonking*, Hjernum, pass. Panama Canalen 26.12. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. St. Louis du Rhone 24.12.  
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Kbhvn. 2.12. til Vestnorge.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Barcelona 7.1. til Catania.  
s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

### U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 2.1. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 29.12. til Kbhvn.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Antilla 27.12.

### V

- s.s. *Vendia* ank. Kbhvn. 26.12.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Masned Sund 19.12.  
s.s. *Viborg*, Larsen, pass. Ushant 26.12.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. New York 10.12.  
s.s. *Victoria* (D. F. K.) ank. Kbhvn. 23.12.  
s.s. *Vidar*, Arel, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 2.1. til Buenos Aires.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig 12.1. til Kbhvn.

### W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 26.12.

### Y

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

### Ø

- s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Hansthalm 28.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# Jørgen A. Rasmussen

Telephone  
Palæ 1618

33, Amaliegade

(DANISH STEAMSHIP OWNERS' BUILDING)

**COPENHAGEN K.**

Telegrams  
JORGARAS

## WORLD-WIDE SUPPLIES OF

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

### MY PRINCIPALS INCLUDE

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES  
HELSINGFORS  
BUGSIER-, REEDEREI- UND BERGUNGS G. m. b. H.  
DANZIG  
DANZIGER BUNKER-KONTOR G. m. b. H.  
DANZIG  
GUÉRET, LLEWELLYN & MERRETT, LTD.  
CARDIFF  
P. H. TIEDEMANN & CO.  
HAMBURG  
UNITED COAL COMPANY  
ROTTERDAM, HAMBURG, ANTWERP  
JAMES WILSON & COMPANY, LTD.  
MONTREAL & SOREL

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

47. Aargang.

København 30. December 1931.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

### 2762. Sverige. Gotland N.-Kyst. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 51/4272. Stockholm 1931.)

Vraget af en Kutter, hvorfra Mastetoppen rager c.  $1\frac{1}{2}$  m over Vandet, ligger sunket paa  $57^{\circ} 51' 48''$  N.  $19^{\circ} 04' 25''$  E., c. 300 m E. t. S. for *Kronans S.-Mole* i *Fårösund*. En grøn Vragprik med 2 grønne Flag er udlagt tæt NE. for Vraget, der uden nærmere Meddelelser snarest tilligemed Vragafmærkningen vil blive fjernet.

### 2763. Sverige. E.-Kyst. Landsort—Häradsjär. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 51/4271. Stockholm 1931.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærker:

*Femörshuvud—Norrköping.*

*Algerygrund* c.  $58^{\circ} 39'$  N.  $16^{\circ} 28'$  E.

*Arkö—Norrköping.*

*Fläskö norra* c.  $58^{\circ} 35'$  N.  $16^{\circ} 51'$  E. *Fläskö södra. Anholmen. Gränsö sten. Ettergrundshällan.*

*Arkö—Häradsjär.*

*Södra Espskärsgrundet* c.  $58^{\circ} 14'$  N.  $16^{\circ} 54'$  E.

### 2764. Sverige. Bottniska Bugt. Orskär Lodsstation nedlægges.

(U. f. s. Nr. 51/4258. Stockholm 1931.)

Den 1. Januar 1932 nedlægges Lodsstationen ved *Orskär*. c.  $60^{\circ} 32'$  N.  $18^{\circ} 23'$  E.

### 2765. Sverige. Bottniska Bugt. Gävle-leden. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 51/4270. Stockholm 1931.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærker:

*Heros grund* c.  $60^{\circ} 43'$  N.  $17^{\circ} 17'$  E. *Mellanskansrännan. Bomhusgrundet. Sörgrundet.*

### 2766. Sverige. Bottniska Bugt. Løbet til Söderhamn. Lilljungfrun Klokketønde inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Klokketønden *Lilljungfrun* paa c.  $61^{\circ} 15'$  N.  $17^{\circ} 21'$  E. er inddraget for Vinterperioden.

(E. f. S. Nr. 24/1346 1931.)



2767. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/4268. Stockholm 1931.)  
Lystønden *Vänta litets grund* paa c. 62° 30' N. 18° 15' E. er inddraget for Vinterperioden.
2768. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren. !  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Långrogrundet* c. 63° 15' N. 19° 38' E. *Vegagrundet* c. 63° 32' N. 20° 27' E. [*Nordvalen* c. 63° 32' N. 20° 48' E.]
2769. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/4204. Stockholm 1931.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Germundsö* c. 65° 26' N. 22° 14' E. *Rödkallen* c. 65° 19' N. 22° 22' E.
2770. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/908. Helsingfors 1931.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kemi kyrktorn* c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Ajos*.
2771. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uleåborg. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/909. Helsingfors 1931.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Uleåborgs kyrktorn* c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Koskela*. *Saapaskari*. *Laitakari*.  
*Santonen övre*. *Santonen nedre*. *Santosenkari*.
2772. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/910. Helsingfors 1931.)  
*Hällgrund Fyr* paa c. 63° 39' N. 22° 25' E. er slukket for Vinterperioden.
2773. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Brahestad. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/911. Helsingfors 1931.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kello* c. 64° 41' N. 24° 25' E. *Äijä*. *Isokraaseli*.
2774. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/4207 og 51/4209. Stockholm 1931.)  
Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:  
*Snipan* c. 63° 26' N. 20° 40' E. *Storkallegrund* c. 62° 40' N. 20° 39' E.
2775. Finland. Bottniske Bugt. Lodsudkigsstationer nedlagt for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/912. Helsingfors 1931.)  
Lodsudkigsstationerne paa nedennævnte Pladser er lukket for Vinterperioden:  
*Stubben*. *Mäskär*. *Soklothällan*. *Tankar*.
2776. Finland. Finske Bugt. Kukrunki Baake ødelagt. ;  
(U. f. s. Nr. 35/904. Helsingfors 1931.)  
*Kukrunki Baake* paa c. 60° 03' N. 28° 19' E. er ødelagt, men vil blive genopført Foraaet 1932.
2777. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Oplysning om Afmærkning af Vrag „Oleg“.  
(U. f. s. Nr. 51/4273. Stockholm 1931.)  
1. Vraglystønden N. for Vraget *Oleg*, der ligger sunket paa c. 60° 00' N. 29° 34' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Spirtønde.  
2. Desuden ligger de to Spirtønder, een ved Forstævnen og een ved Agterstævnen, stadig ude.

(Se Tillæg.)

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

### 2778. Sverige. Sundet. Indsejlingen til Malmö. Sømærker flyttes.

(U. f. s. Nr. 51/4217. Stockholm 1931.)

Efter at det indre Løb til *Malmö* ældre Havne er udvidet c. 20 m E. efter mellem Fyret *Malmö yttre, östra* og Lystønden *Malmö frihamn Nr. 1* vil sidstnævnte Lystønde i Løbet af den nærmeste Tid og uden nærmere Meddelelser blive flyttet fra  $55^{\circ} 37' 07''$  N.  $12^{\circ} 59' 30''$  E. til  $55^{\circ} 37' 06''$  N.  $12^{\circ} 59' 33''$  E.

Samtidig flyttes nedennævnte Sømærker ved Rendens E.-Side, som følger:

a. Stagen med Kost paa  $55^{\circ} 37' 05''$  N.  $12^{\circ} 59' 32''$  E. til  $55^{\circ} 37' 00''$  N.  $12^{\circ} 59' 39''$  E.

b. Stagen med Kost paa  $55^{\circ} 37' 01''$  N.  $12^{\circ} 59' 38''$  E. til  $55^{\circ} 36' 58''$  N.  $12^{\circ} 59' 44''$  E.

(Kort Nr. 249 og 210.)

### 2779. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Taagesignal midlertidig forandret.

(U. f. s. Nr. 51/4206. Stockholm 1931.)

Lufttaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Falsterborev* paa c.  $55^{\circ} 18'$  N.  $12^{\circ} 47'$  E. afgives for Tiden med Tyfon. Undervandstaagesignalet og Radiotaagesignalet er ude af Virksomhed.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 2780. Rusland. Hvide Hav. Onega Red. Ledefyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2371. London 1931.)

a. Forfyr, der viser hvidt, fast Lys, paa c.  $63^{\circ} 58'$  N.  $38^{\circ} 02'$  E.,  $3,25$  Sm  $37\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Pilski Point* forreste Fyrbaake. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. En hvid og rød, lodret stribet Tremmeværkspyramide.

b. Bagfyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $2^s$ ,  $0,65$  Sm  $87^{\circ}$  fra (a). Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 14 Sm. En hvid og rød, lodret stribet Tremmeværkspyramide.

### 2781. England. Caister Red. Tilsanding.

(N. t. M. Nr. 66. Trinity House, London 1931.)

En omfattende Tilsanding har fundet Sted W. for en Linie mellem *Middle Scroby Buoy* og *West Scroby Buoy* paa *Caister Red*, og Dybder paa  $7,6$  m til  $8,2$  m er fundet  $0,2$  til  $0,3$  Sm SW. for *Middle Scroby Buoy*.

Det tilraades dybtgaaende Skibe at holde sig W. for forannævnte Omraade.

c.  $52^{\circ} 39'$  N.  $1^{\circ} 46'$  E.

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

### 2782. England W.-Kyst. Bristol Channel. Middle Ground Sand. Afnærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 65. Trinity House, London 1931.)

Da *Middle Ground Sand* har udvidet sig SE. efter, er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:

1. Rød- og hvidternet Lystønde *Welsh Hook*, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , er flyttet c.  $0,2$  Sm S. efter og ligger nu i  $19,5$  m Vand  $2,18$  Sm  $250\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Blacknore Fyr*.

2. Rød og hvid, lodret stribet Stumpstønde *East Middle Ground* er flyttet c.  $0,15$  Sm S. efter og ligger nu i  $11,2$  m Vand  $2,15$  Sm  $305^{\circ}$  fra *Clevedon Pierhovede*.

c.  $51^{\circ} 28'$  N.  $2^{\circ} 55'$  W.

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

2783. Newfoundland E.-Kyst. Ragged Island Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 2373. London 1931.)  
*Ragged Island* Fyr paa c. 48° 14' N. 53° 27' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 50/2688 Pkt. 10 1931.)
2784. Newfoundland E.-Kyst. Baccalieu Island. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 2373. London 1931.)  
Taagesignalet paa SW.-Spidsen af *Baccalieu Island*, paa c. 48° 06' N. 52° 48' W., er forandret til To-Stød hver 1<sup>m</sup>. 45<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 15<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 1<sup>m</sup>. 26<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 30/1682 1931.)
2785. Newfoundland. Kap Ray Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(N. t. M. Nr. 49/4284. Washington 1931.)  
Kap Ray Radiofyr paa c. 47° 32' N. 59° 18' W. er ude af Virksomhed, indtil Ispatrouillen i *St. Lawrence* Bugt begynder ved Sejladsens Genoptagelse i 1932.
2786. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals Fyrskib Anduvning. Radiokrydspejlinger.  
(N. t. M. Nr. 50/4349. Washington 1931.)  
Radiofyret om Bord i *Pollock Rip* Fyrskib paa c. 41° 36' N. 69° 51' W. er forøget i Styrke til 200 Watts. Forandringen er hovedsagelig udført for at gøre Signalet anvendeligt til Erholdelsen af Radiokrydspejlinger om Bord i Skibe, der anduver *Nantucket Shoals* Fyrskib paa c. 10° 37' N. 69° 37' W., og saaledes sætter dem i Stand til at erholde en Kontrol paa Afstanden fra dette Fyrskib. Radiopejlinger af *Pollock Rip* Radiofyr i Forbindelse med Radiopejlinger af *Nantucket Shoals* Fyrskib skulde give en sikker Plads. Afstanden mellem de to Fyrskibe er 60 Sm.  
*Cape Cod* Radiofyr paa c. 42° 02' N. 70° 04' W., 88 Sm fra *Nantucket Shoals* Fyrskib, blev for et Aar siden forøget i Styrke af tilsvarende Grund.  
Søfarende anmodes om at indsende Rapport over Værdien og Effektiviteten af den nye Forbedring til *The Commissioner of Lighthouses, Washington, D C.*

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

2787. Frankrig. Lavandou. Nyt Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 127/2309. Paris 1931.)  
Paa Molehovedet er paa c. 42° 08' N. 6° 22' E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mærke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mærke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra 250° til 315°.      3. Rødt i Pejl. fra 355° til 30°.  
2. Grønt i — - 315° - 328°.  
(E. f. S. Nr. 42/2307 1931.)
2788. Albanien. Santa Quaranta Bugt. Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 240/578. Genua 1931.)  
*Santa Quaranta* Bugt Fyr paa c. 39° 52' N. 20° 01' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 51/2751 1931.)
2789. Tyrkiet. Marmarahavet. Ismid Bugt. Forbudt Omraade.  
(N. t. M. Nr. 2357. London 1931.)  
Skibe bør ikke uden Lods forsøge at passere gennem Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:  
a. 1. *Deridja Burnu* c. 40° 45' N. 29° 23' E. 2. *Chatal Burnu* c. 40° 42' N. 29° 23' E.  
b. 1. *Kava Burnu* c. 40° 46' N. 29° 31' E. 2. *Dil Burnu* c. 40° 44' N. 29° 31' E.  
Lods kan erholdes gratis ved at signalere til Signalstationen ved *Deridja*.  
Skibe skal vente W. for Linien *Deridja—Chatal Burnu*, indtil Lods kommer om Bord.

2790. **Lilleasien W.-Kyst. Smyrna Bugt. Forbudt Omraade.**  
(N. t. M. Nr. 2357. London 1931.)  
Skibe bør ikke forsøge at sejle ind i *Smyrna* Bugt uden Lods.  
*Chustan Island* Fyr: c. 38° 32' N. 26° 44' E.
2791. **Marokko. Cabo de Tres Forcas. Radiofyr atter i Virksomhed.**  
(A. a. l. N. Nr. 51/1514. San Fernando 1931.)  
Radiofyret paa c. 35° 27' N. 2° 58' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 35/1977 1931.)  
(Se Tillæg.)

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

2792. **Persiske Bugt. Salamah wa Binatahah. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 2365. London 1931.)  
1. En Grund med 7,8 m Vand ligger paa c. 26° 31' N. 56° 31' E., c. 0,6 Sm N. for *Grt. Quoin*.  
2. En Grund med 9,1 m Vand ligger c. 0,5 Sm N. for *Lit. Quoin* Fyr.
2793. **Malacca Stræde. Port Dickson. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 2375. London 1931.)  
En rød Spidstønde ligger paa c. 2° 31' N. 101° 47' E., 0,73 Sm 226° fra Ledefyret paa *Port Dickson* Pier. — Den røde Spidstønde, der i Kortet er angivet at ligge c. 0,05 Sm N. for forannævnte Tøndes Plads, eksisterer ikke.

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

2794. **Singapore Stræde. Phillip Channel. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2376. London 1931.)  
Et farligt Vrag ligger sunket paa 1° 03' 00" N. 103° 42' 42" E.
2795. **Kina. Hong Kong. Ny Pier under Bygning.**  
(N. t. M. Nr. 2377. London 1931.)  
En ny Pier er under Bygning paa 22° 18' 04" N. 114° 09' 51" E.
2796. **Japan. Kyushu N.-Kyst. Kurara Seto. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2381. London 1931.)  
Et farligt Vrag ligger sunket paa c. 33° 53' N. 130° 28' E., 3,68 Sm 109° fra *O Shima* Fyr.

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

2797. **Finland. Bottniske Bugt. Relanderinmatala Fyrskib inddraget for Vinteren**  
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo.)  
Fyrskibet *Relanderinmatala* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er inddraget for Vinterperioden.

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

### 2798. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb. Rudkjøbing S. Klokketønde flyttet og forandret.

Den hvide Klokketønde *Rudkjøbing S.* paa  $54^{\circ} 55'$  ( $37''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $58''$ ) E. er flyttet W. efter til  $54^{\circ} 55'$  ( $38''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $53''$ ) E., c. 100 m W.  $\frac{1}{2}$  S. for den S.-ligste hvide Halmpræk, tæt ved hvilken den tidligere var udlagt. Samtidig er Klokketønden malet rød.

(Kort Nr. 302, 297, 221, 241 og 298. Danske Lods, Side 563. Fyr-Fort. Nr. 703. Søm-Fort. Side 88, Nr. 30.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 2799. Danmark. Kattegat. Juelsminde. Oplysning om Havn.

1. Sandfangeren, der udgaar fra E.-lige Molehoved, er forlænget og er nu 30 m lang.

2. Dybden i Havnen er indtil  $3,5$  m.

c.  $55^{\circ} 43'$  N.  $10^{\circ} 01'$  E.

(Kort Nr. 304 og 241. Danske Lods, Side 178. Havnelods, Side 88.)

### 2800. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm-Løb. Lystønde drevet fra Plads.

Lystønde *Sælhundeholm-Løb B* paa c.  $56^{\circ} 40',9$  N.  $8^{\circ} 14',6$  E. er drevet fra sin Plads. Den vil snarest muligt atter blive bragt paa Plads.

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

### 2801. Sardinien. Isola Cavoli. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 255/608. Genus 1931.)

*Isola Cavoli* Fyr paa c.  $39^{\circ} 05'$  N.  $9^{\circ} 32'$  E. viser hvidt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $6,5^s$ .

### 2802. Tripolis. Cirenaiica. Ras Aamer (Sem) Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 253/598. Genus 1931.)

*Ras Aamer* Fyr paa c.  $32^{\circ} 56'$  N.  $21^{\circ} 43'$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 47/2548 1931.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

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

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

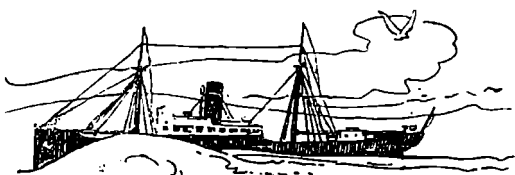
### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

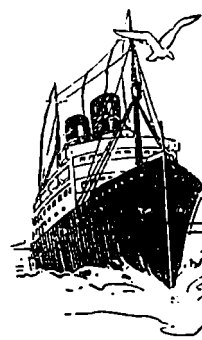
TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.



## FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.



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



### BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSOLIE.

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON\* LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices . . . . .	
	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Comasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyriansanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**JENS WITH**

Skibsproviantering Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN».

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONSORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
**PENSIONSORSIKRING**Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKESORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig

**Ulykkesforsikring**

af

Skibsbesætninger

★

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 2

FREDAG 8. JANUAR 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**MENS** Medens disse Linier skrives,  
**PROBLEMERNE** drøfter de tre nordiske Landes  
**DRØFTES** Udenrigsministre de finansielle  
og politiske Problemer, som  
Norden allerede har inde paa

sig eller vil blive stillet overfor i denne triste Vinter. Saadanne Forhandlinger er kun af det gode. Antagelig vil de tre udmærkede Mænd opnaa Enighed om at vise Verden en usplittet nordisk Frontlinie i Genève ved de der forestaaende vigtige Møder i Slutningen af denne og Begyndelsen af næste Maaned. Denne nordiske defensive Front vil antagelig blive yderligere udvidet inden Afholdelsen af Europa-Komiteens og Afrustnings-Konferencens Møder i Genève — det er nemlig Meningen, at de tre Udenrigsministre skal mødes med Udenrigsministrene fra de andre Oslo-Magter inden de nævnte Genève-Møder afholdes.

Man kan trygt gaa ud fra, at de tre Ministre ikke vil have Vanskelighed ved at enes om ikke at føre nogen aggressiv Udenrigspolitik og ikke at lade sig friste til Deltagelse i den Handelsrestriktionens *dance macabre*, der i Øjeblikket trædes Verden over til Akkompagnement af voksende Skatter, voksende Toldsatser og voksende Arbejdsløshed. Vor egen Udenrigsminister hører i alt Fald heldigvis til dem, der forstaar Betydningen af Importens Opretholdelse — at man ikke kan sælge uden at købe, at Import ogsaa betyder forøget dansk Arbejde og Trivsel.

Det kan ogsaa betragtes som givet, at de nordiske Ministre *ikke* beslutter at fortsætte deres Møde her i København med et Møde i London med den engelske Regerings Repræsentanter, som fremsat ønskeligt i det ikke særligt indflydelsesrige *Financial Times*. I alt Fald ikke paa eget Initiativ. Noget andet var det, hvis der forelaa en officiel engelsk Indbydelse — hvad der ikke gør. Men selv i saa Tilfælde vilde en London-Konference paa det nuværende Tidspunkt næppe føre vidt. De tre nordiske Lande er forretningsmæssigt stærkt knyttet til England, hvad der jo ogsaa har givet sig Udslag i den fælles Beslutning at forlade Guldmøntfoden og følge, i alt Fald foreløbig, Sterling paa dens Vej mod et nyt Leje. Men for intet af Landene gælder det, at England er det eneste Marked for dets Frembringelser. Et intimere nordisk-engelsk Samarbejde er i høj Grad ønskeligt. Men hverken Danmark, Norge og Sverige har Raad til at erhverve dette Samarbejde, hvis Prisen er Fortabelse af deres andre Markeder. For Danmarks Vedkommende er Tyskland saaledes et Marked, som vi slet ikke kan undvære. Vi ser jo bedst, hvad de forfædelige Tider i Tyskland har betydet for vor største Industri: Landbruget. Den midlertidige Nedgang i Landbrugsekporten til Tyskland har tvunget os til en farlig Forøgelse af vor Eksport til England og har medført delvis Lukning af andre Markeder for os, saa saare vi forsøgte at afsætte vor Eksportoverskud der.

I vor økonomiske Politik overfor Omverdenen er den Nøler-Politik, som vi hidtil har ført, sikkert den rigtige.



**NYT  
FREMSKRIDT  
I DANSK  
SKIBSFART**

Det Østasiatiske Kompagnis nye Motorskib »Erria«, der i Tirsdags stod ud af Frihavnen paa sit første Togt til Østasien med Kaptajn Topp paa Broen, betegner et nyt Fremskridt i dansk Skibsfart. M/S.

»Erria« er det hurtigste Skib i den danske Handelsflaade. Det løber, eller kan løbe 19 Knob, hvad der selv for en moderne *liner* er saare anerkendelsesværdigt.

»Erria« er bygget i Nakskov og gør baade Rederi og Værft stor Ære. De allerstørste udenlandske Rederier kan sætte et større Skib ind paa en Rute, men ikke et finere og bedre Skib end dette.

»Erria« er forsynet med Burmeister & Wains Taktis-Motorer paa 9500 Hestekræfter, og dets hele tekniske Udstyr er det fineste og bedste af alt. Dets 37 Kanre er alle beregnet til 2 Passagerer; de er rummelige og forsynet med herlige Senge, og til hvert Kammer hører der eget Toilet og Baderum.

Opholdssalonerne er udstyret paa nitid og fornem Maade, fri for Overlæsning, men med den egne Hygge, som danske Møbelarkitekter forstaar at fremtrylle.

Det forlyder allerede, at Ø. K. i Vinter vil bygge et Søsterskib til denne pragtfulde Baad, der vil gøre Nationen og Flaget Ære overalt, hvor den kommer frem.

**DE  
STIGENDE  
OPLÆGNINGER**

Nedenfor gengiver vi de seneste Tal for Oplægningerne af Skibe tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening. Som man ser er yderst alvorlig Stigning. Og saa dækker disse Tal jo ikke alle Oplægningerne. I de sydfyenske Vande og andetsteds ligger oplagt en c. 20,000 Tons Skibe tilhørende Redere, der ikke er Medlemmer af Rederiforeningen.

Igen en stor Stigning i Oplægningen af Skibe tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening. Denne Uge var Stigningen paa 12 Skibe af 33,475 Tons Dødvægt. Den samlede Oplægning er saaledes 97 Skibe, svarende til 314,985 Tons Dødvægt.

Var endda med denne triste Rekordoplægning Bunden naaet. Men næste Uge kommer vi med et nyt Jobs-Budskab — flere nye og store Skibe er paa Vej

hjem til Oplægning. Den økonomiske Verdenskrig, som Stormagterne fører med Front til alle Sider, og hvoraf de og den øvrige Verden forbløder, tvinger ogsaa vore Skibe af Havene. Vor Flaade er jo nemlig saa stor, at en meget stor Del af den maa benyttes i Fart mellem fremmede Lande. Det er den, der nu rammes.

**RUSSISK  
FREMSTØD  
PAA SKIBS-  
BYGNINGEN**

Paa Side 27 offentliggøres i Dag en yderst interessant Indberetning til Udenrigsministeriet om Skibsbygningsindustrien i Soviet-Rusland. Det tog Tid førend Russerne fik Tag i denne Virksomhed. Russerne vilde opnaa Resultater. Og det er nu engang saa i denne Verden, at vil man tilstrækkelig energisk, saa opnaar man det før eller senere. Russerne har været energiske, og *kvantitativt* har deres Energi baaret gode Frugter — senere hen faar vi at se, om Resultatet *kvalitativt* ogsaa svarer til Anstrængelserne. Formaålet med de russiske Skibsbygninger er som hos andre imperialistiske Stater — at blive uafhængig af udenlandsk Tonnage. Det er jo ogsaa behageligt at være det, naar den næste Krig skal udkæmpes.

For os andre er det ikke slet saa behageligt. Skibsfarten paa Rusland har lidttil givet Beskæftigelse til megen dansk Tonnage, og Oplægningerne viser, at vi har daarlig Raad til at miste Fragtmarkeder.

I »Isvestia« for den 26. December gengives den Nytaarstale, som Molotof, Præsidenten for Kommissariernes Raad, holdt Dagen forud. Den straalte af Glæde over den Krise, »der hærger de kapitalistiske Lande, forringer deres Produktion og smider nye Millioner af sultne Mennesker paa Gaderne«. Taleren fraadser i Stolhed over »den i Historien enestaaende Vækst i Soviet Unionens produktive Kræfter«, og Molotof drager haanende Sammenligning mellem »de kapitalistiske Lande med deres gigantiske Armeer af arbejdsløse og universelle Fattigdom og Soviet Unionens Likvidation af Arbejdsløshed og den endelige Afslutning af de arbejdende Klassers Fattigdom.«

Molotof omtaler dog ikke, at Verdenskrisen i de kapitalistiske Lande først blev katastrofal, da Soviet var ude af Stand til at tilbagebetale de Beløb, som Tyskerne havde til Gode, og som var forfaldne til Betaling i England. Det er forøvrigt heller ikke noget at prale af. Heller ikke for de saakaldte kapitalistiske Lande, der herved og paa den mest effektive Maade har lavet Ris til deres egen Ende.

*Antel G. J. J. K.*

**KÆK DANSK SØMANDSDAAD VED KINAS KYSTER**

I sidste Halvdel af Aaret 1931 er der ved Kinas Kyster udvist en Daad, som viser Verden, hvad danske Søfolk kan og vil, selv om Farer truer for eget Liv. Et japansk Skib »Dajgo Zenshira-Maru« fik Havari i en haard Orkan, kom i Havsnød og drev med sin 7 Mands Besætning ind mod Kinas Kyster, hjælpeløst og uden at være i Stand til at gøre noget for sin Redning. Da al Redning syntes ude, dukkede en Dampers frem i det oprørte Hav, kæmpende sig frem Kabel-længde for Kabellængde imod Stormen. Dampers var »Store Nordiske«, tilhørende det danske Telegraf-selskab af samme Navn, ført af den paa Kinakysten kendte djærve og dygtige Kaptajn Ejnar Christiansen.

Saasnaart Dampers observerede det hjælpeløse japanske, drivende Motorskib, ilede den til Hjælp, saa hurtigt det oprørte Hav tillod, og omsider lykkedes det at komme op til det nødstedte Skib og under store Vanskeligheder at faa de 7 Japanere om Bord paa s.s. »Store Nordiske«, hvorefter Dampers indbragte dem alle til Shanghai. Gennem den danske Gesandt i Tokio har det japanske Ministerium nu tilstillet en Note, hvori der udtales en Tak for Hjælpen, der af Kaptajn Ejner Christiansen og øvrige Besætning paa s.s. »Store Nordiske« blev ydet det nødstedte japanske Skib. Kaptajn Ejner Christiansen er fra Møen.

## SOVJET-RUSSISK SKIBSBYGNING

Fuldstændig Frigørelse for udenlandsk Tonnage

I Forbindelse med tidligere Meddelelser herfra vedrørende sovjetrussisk Skibsbygning, meddeler Udenrigsministeriet, at »Leningrad Pravda« for den 27. f. M. indeholder en Artikel om Udviklingen af Skibsbygningsindustrien i Sovjetunionen.

Det væsentligste Indhold af denne Artikel gengives nedenfor:

»Før Krigen indtog Rusland den syvende Plads i Verden med Hensyn til Udenrigshandlen, samtidig med at dens Handelsflaade knapt dækkede 2 pCt. af Verdens samlede Handelstonnage. Ved Begyndelsen af Krigen, hvor den samlede Vareomsætning over alle Ruslands Havne beløb sig til ca. 22 Mill. Tons, androg den Del, der befordredes med russiske Skibe, kun 1.7 Mill. Tons. Det gamle Kejserrusland udbetalte aarligt 125 Mill. Rubler i Fragt til udenlandske Redere.

De dengang eksisterende Værfter var nærmest beregnede paa Bygning af Krigsskibe og gik ved Krigens Begyndelse fuldstændig over til Betjening af Krigsflaaden.

Unionens Bygning af Handelsskibe opstod paa Tomterne af den gamle Krigsindustri. I 1925 lagdes Kølen til de første Trælaskibe paa det tidligere Baltiske Værft.

Den første Femaarsplan for Bygning af en Handelsflaade forudsaa for Leningrads Værfters Vedkommende Bygningen af 55 søgaaende Fragtskibe med en samlet Tonnage paa 196,000 Tons til et Beløb af 378.1 Mill. Rubler. Planen vil formentlig blive fuldført i Løbet af fire Aar, idet 55 Fragtskibe med en samlet Tonnage paa 177,500 Tons og 30 Trawlere med en samlet Tonnage paa 13,000 Tons til et Beløb af 515.5 Mill. Rubler vil være bleven sat i Fart indenfor nævnte Tidsrum.

Unionens Værfter ved Sortehavet og i det fjerne Østen vil formentlig overskride deres Program.

Hvad Bygningstempoet angaar, saa lod dette i Begyndelsen meget tilbage at ønske. Skibene var under Bygning i indtil tre Aar. Dette skyldes for en Del, at

saavel Værfterne som Personalet, der fra tidligere Tid var indstillet paa Bygning af Krigsskibe, maatte underkastes en gennemgribende Rekonstruktion. Endvidere varede det længe, inden det lykkedes at faa de forskellige for Skibsbygningen nødvendige Industriegrene til at arbejde i Kontakt med hinanden. I Begyndelsen hændte det ofte, at et Skib, der næsten var færdigt til Aflevering, opholdtes flere Maaneder grundet paa, at en eller anden ubetydelig Mekanisme ikke var bleven leveret i Tide fra en eller anden Fabrik. Alt dette har i den forløbne Tid forbedret sig betydeligt, og Gennemsnitsbyggetiden for en mellemstor Dampner er nu ca. et Aar.

Den ny femaars Plan forudser en videre Udbygning af Handelsflaaden og stiller endnu større Fordringer til Værfterne end den foregaaende Plan. Til Opfyldelse af disse Krav vil der blive foretaget en Omorganisation af forhaandenværende Værfter, der vil blive specialiseret saaledes, at f. Eks. det Baltiske Værft udelukkende vil bygge Trælastbaade af en bestemt Standardstørrelse; Martiværftet — Kølebaade, Severny Værft — Trawlere osv. Endvidere paatænkes Bygning af nye Værfter. Samtidig skal alle Værfterne frigøres for Arbejder, der ikke har noget med Skibsbygning at gøre.

Unionens Planer gaar, som bekendt, ud paa efterhaanden fuldstændig at frigøre sig for udenlandsk Tonnage og derved spare den kostbare Valuta.

## \* COMMON SENSE \*

Hvis man vil sælge, er det selvindlysende, at man maa ogsaa være forberedt paa at købe.

Lord Kirkley.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 5. Januar 1932.

De Forretninger, som er kommet i Stand i det nye Aar, kan tælles paa Fingrene, og de forskellige Markeder aabner vel ikke før godt ind i denne Uge. Der kan ikke ventes store Sager i nogen Retning, men det maa vel tages for gode Tegn, naar Australien, Østen, Chile, Pacific og i Særdeleshed La Plata er forholdsvist godt repræsenteret med faste, tildels stigende Rater, baade for helt prompt og senere Lastning. Til Gengæld er der flere »very bad markets«, men da det ene — mere eller mindre — er afhængig af det andet, kan der hurtig komme en Forandring, og en Forandring kan nu kun blive til det bedre.

## TRÆLASTMARKEDET

Kun et Par af de sydfinske Havne og enkelte svenske Havne er nu tilgængelige, og det lidt, der offereres, skibes hovedsagelig i de faste Rutebaade, henholdsvis de finske Trampbaade, som specialiserer i Trælast. For Regning London Købmænd udbydes 1/3,000 std. 3 Rejser Kemi/London, første Rejse 10/6, hvorfor indikeres fra 34/- op til 37/6.

Leningrad faar til Stadighed nogen Tonnage for D.B.B., Korn, Flax etc. Forcingen af Isen, Istjernen og Ekspeditionen kan umulig beregnes paa Forhaand, og Resultatet af Rejsen bliver gerne ganske anderledes end Forudsætningerne.

## KUL, KOKS ETC.

Der gøres meget lidt til de samme uforbederlige Rater. Amsterdam/Kbhvn. 1,500 T. Koks skal være sluttet til Kr. 6, Glasgow/god dansk Havn 1,500 T. Koks 8/3; London/Aarhus 2,200 T. Koks 7/3; Penarth/Korsør 1,500 T. Koks 8/6. Wales/Kbhvn. 3,000 T. Kul noteres i 5/- 800 Losning. Forth eller E.C./Kbhvn. 3/3,600 T. 4/9, Forth/Kolding 1,600 T. 5/3, Middelfart 1,200 T. 5/6; Danzig/Kbhvn. er værd Kr. 4.10, 4.20, 3/3,500 T. 1/2,000 Losning. Sukker Danzig/London offererer 7/6, 3/3,300 T.

## MIDDELHAVET etc.

Kulnoteringerne ligger gennemgaaende uforandret, og der hviler endnu Helligdagsfred over Markedet. I de hjemgaaende Markeder mærkes heller ikke nogen Bedring, hverken i Rater eller Efterspørgsel. Sortehavet har faaet en Del store Baade til 10/9 à 11/-. Marseille/Danmark-Sverige, 1,700 T. Oliekager, ses sluttet til F.F. 77½. Frugt noteres stadig i 20/- 20/6 for 100,000 cbf. Baade og Saloum/Kont. 20/6, Middelhavet 24/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

De Rater, som offereres for Kul, Koks, Cement etc. fra U.K. og Kontinentet til Canada og Staterne, er meget lave, men akcepteres af Baade, som af en eller

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I NOVEMBER MAANED 1931

Vor Generalkonsul i Danzig indberetter, at man fra det Statistiske Landesamt har modtaget en Vægt- og Værdi-

statistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i November Maaned 1931.

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	11,930.9	5,424,087	48,265.2	7,031,014
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf.....	2,369.9	1,755,457	964.5	511,694
3. Træ og Trævarer .....	742.0	413,057	61,902.4	6,636,320
4. Bygningsmateriale og kemiske Frembringelser deraf..	220.1	88,462	554.6	103,379
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf..	4,177.6	696,911	504,576.1	8,482,448
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	3,651.8	1,920,177	14,891.4	1,689,268
7. Erts, Metal og Metalvarer .....	27,601.5	3,272,223	3,203.3	1,636,495
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser .....	430.7	203,229	743.4	203,621
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	816.3	2,117,870	69.2	331,664
10. Beklædning, Galanterivarer .....				
11. Spræng- og Skydemateriale .....	1.9	19,567	11.5	223,724
12. Andet .....		5,475	11.5	2,400
Ialt.....	51,942.7	15,916,515	635,181.6	26,852,027

Til Sammenligning med den forudgaaende Maaned skal anføres, at Indførslen i Oktober androg 73,790.4 T. til en Værdi af 15,470,052 G. Varemængden er altsaa gaaet tilbage med ca. 21,000 T., fordelt paa næsten alle Varegrupper med Undtagelse af Gruppe I: Levnedsmidler, der er steget med næsten 3,000 T. Særlig stor er Tilbagegangen for Gruppe VII: Metaller, nemlig 19,000 T. Medens Værdien af Gruppe I er steget med ca. 1½ Mill. G. og Gruppe II: Dyriske Produkter med ca. ½ Mill. G. viser de øvrige Grupper kun en mindre Tilbagegang, saa at den samlede Udførsel udviser en Stigning paa næsten ½ Mill. G.

Udførslen androg i Oktober 637,249.1 T. til en Værdi af 23,944,781 G. Den har altsaa for Vægtmængdens Ved-

kommende holdt sig konstant, men er i Værdi steget med ca. 3 Mill. G. Stigningen hidrører særligt fra Gruppe VI: Kemiske Stoffer med ca. 1½ Mill. G. og fra Trægruppen med ½ Mill. G.

Den hovedsagelige Indførsel bestod af ca. 8,700 T. Sild, ca. 1,500 T. animalsk Fedt og Olie, ca. 2,600 T. Kul, ca. 1,300 T. Quebrachekstrakt, ca. 15,900 T. Erts, ca. 9,000 T. Svovlkis, ca. 1,100 T. Jern.

Den hovedsagelige Udførsel bestod af ca. 20,700 T. Byg, ca. 1,300 T. Ærter, ca. 1,000 T. Bønner, ca. 2,400 T. Hvedemel, ca. 12,000 T. Raasukker, ca. 1,700 T. Salt, ca. 2,700 T. Oliekager, ca. 60,000 T. Træ, ca. 489,300 T. Kul, ca. 12,500 T. Koks, ca. 1,000 T. Benzin, ca. 3,800 T. Stassfurter Salt, ca. 5,700 T. andre Salte.

## LITAUENS UDENRIGSHANDEL

Litauens Eksport og Import stillede sig i Aarets første ni Maaneder af 1931 saaledes (i Mill. Litās):

	Eksport	Import
Maanedsgennemsnit 1929 .....	26.0	25.5
— 1930 .....	27.8	27.5
Januar 1931 .....	26.0	20.8
Februar — .....	21.4	20.1
Marts — .....	23.5	23.4
April — .....	20.4	26.0
Maj — .....	24.0	23.7
Juni — .....	22.0	25.5
Juli — .....	26.2	27.3
August — .....	21.5	25.9
September — .....	23.8	26.1

Udenrigshandelens Totalsum for de første ni Maaneder af dette Aar beløb sig for Eksportens Vedkommende til 208.7 Mill. Litās, og for Importens til 218.7 Mill. Litās. Hvis man betragter længere Perioder, f. Eks. et Kvartal, fremgaar det, at den litauiske Handelsbalance som Regel — i Modsætning til Estlands og Letlands — hidtil har været aktiv i første og sidste Kvartal, men gennemgaaende passiv i andet og tredje Kvartal. Dette Særtræk har i hvert Fald i de sidste Aar sin Aarsag i en Forøgelse af Sæsonimporten i andet og tredje Kvartal, i første Række saaledes i en forøget Indførsel af Kunstgødning, Cement og Jernvarer, og herfor derfor ikke paa en Forskydning af Eksporten.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

anden Grund skal og maa over til den anden Side, og med Last paa Kølen kan der som Regel regnes med betydelig bedre Rejse. De amerikanske Markeder er saa godt som blottet for Ordre, ligegyldig i hvilken Retning. Mange Baade ligger ubeskæftigede, og Befragterne udnytter Situationen. Oliekager fra Gulfen til danske Havne Januar Aflastning rapporteres til \$4.10 for 4,000 T. Baade. San Domingo/U.K. eller Marseille \$2.30, 7,500 T.

Vancouver/Europa betaler 23/6 prompt og Januar/Februar.

### SYDAMERIKA

Udgaaende Kul offererer 9/- B. Aires, 9/6 Rosario, 8/6 Montevideo, 8/- Rio, og det lader til, at disse Rater bliver permanente. Heldigvis er det hjemgaaende Marked fast med livlig Befragtning til »well maintained rates«. Af de seneste Afslutninger bemærkes:

6,500 T. tidlig Jan. Buenos Aires/U.K. B/H 18/-  
6,800 T. tidlig Jan. Buenos Aires/A/R. 17/-  
6,800 T. Jan./Febr. San Lorenzo/U.K. H/H 18/6.  
7,600 T. Jan. Bahia Blanca/p.p. U.K. Kont. 17/6  
7,000 T. Jan./Febr. Bahia Blanca/A-R 16/6.

Chile/Kont. 23/- Febr., Peru/U.K.Kont. 22/-, Sukker, Marts/April.

### ØSTEN

Kornafskibningerne fra Australien til Kina sætter et vist Præg paa hele Markedet, men dermed er ikke sagt, at der er noget at raabe Hurra for. Fra Sydney til Shanghai sluttes til 14/9 April, 14/10½ Marts/April, Sydlandet/Shanghai fra 18/- til 18/4½, Option Vest Australien 17/3. Syd-Australien/Europa 29/- 9,000 T., 30/- 7/8,000 T. prompt og Jan./Febr. Vestlandet/Europa 27/9 28/- Febr./Marts. Bønnebefragtningen fra Vladivostock til R/H er ogsaa ganske livlig paa Basis af 27/6, 1/3d. mere Hull eller Skandinavien.

### TIME-CHARTER

Før Nytaar blev sluttet: 4,850 T. 60 c. 2,400 T. \$10.

For Øjeblikket er det næsten umuligt at placere en Baad, ligegyldigt hvor meget eller hvor lidt Rederen finder for godt at forlange.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## HAAB OM LYSERE TIDER

Det er med varmtfølt Tak, Dronningen og jeg mindes den hjertelige Modtagelse, vi overalt har mødt i Landets forskellige Egne i det suundne Aar.

1931 bragte i sit Følge alvorlige økonomiske Vanskeligheder, som ikke var forudsætte; men saavel Regeringen som Rigsdagen har søgt at mildne Krisens Forløb. Forstaaeligt er det, at mange med Bekymring imødeser det nye Aar, selv om Forholdene er bedre hos os end i andre Lande; men vi har Lov at haabe, 1932 dog vil tegne sig lysere for os, naar vi i Samdrægtighed yder vor bedste Indsats til Gavn for vort Fædreland.

Jeg ønsker Velsignelse for alle Hjem, Fremgang og Lykke for Land og Folk.

Hans Majestæt Kong Christian X.

## DEN STORE BUSSEMAND OG MANCHESTER-POLITIKEN

Det er sorgeligt, siger Generalkonsul Yde, at maatte konstateres, at naar der er Tale om at sætte Penge i en sibirisk Urskov eller i Beværtningslokaler i København, saa er Kapitalen til Raudighed uden at gøre sig synderlig Ulejlighed med at gaa til Bunds i Sngerne, hvorimod naar der kræves Penge til et nationaløkonomisk Foretagende som Fiskeriet, der kan give hæderlig Næring til mange Mennesker, og som kan skabe en Fremtid for en Fiskeribefolknings Børn, som ellers ingen Næring har, da er Kapitalen ikke blot fraværende, men dens Repræsentanter har ikke engang Tid til en ordentlig Undersøgelse af Vilkaarene. Det er Skade for Kapitalen, at den saaledes be-gaar Forsyndelser, for der skal ikke megen fortsat Forsyndelse til, før den store Bussemand — Staten — kommer og tager Kapitalens Opgave paa sig. Og dette vilde jeg meget beklage, fordi jeg stadig tror, at den økonomiske Manchesterpolitik trods alle onde Tider og trods al protektionistisk Sejr alligevel er den rigtige.

Generalkonsul M. L. Yde.

## NORSK SKIBSFART

Hvis man ikke giver norsk Skibsfart Anledning til i hvert Fald nogen Tid endnu at ligge paa Vejret, vil det betyde en Ulykke af store Dimensioner for Landet. Bortset fra Krigstiden har vel vor Handelsflaade næppe nogensinde haft en større Mission end idag, den nemlig at udfylde det uundgaelige Underskud paa Handelsbalancen og tilvejebringe udenlandske Tilgodehavender, som kan bidrage til at dække nødvendige Behov her hjemme for Tilførsel af Varer udefra. Det er derfor ogsaa en Samfundsopgave af vidtrækkende Betydning for Myndighederne at gøre sit til at den størst mulige Del af Flaaden kan holdes i Fart. Rederne har Gang paa Gang — senest for nogle Uger siden — overfor Statsmagterne peget paa visse Punkter, hvor det offentlige kan bidrage hertil uden at gaa nogen andres Interesse for nær. Jeg haaber oprigtig, at Regeringen ikke vil overse dette under dens alvorlige Bestræbelser for at holde Statskibet klar af Brændingerne. Imødekommenhed her vil ikke koste Staten noget at tale om, men vil paa den anden Side gavne ikke saa meget Rederne som alle dem, hvis Ve og Vel er knyttet til Skibsfartens Trivsel.

Skibsreder, Generalkonsul Arthur H. Mathiesen.

## EKSSPORTINDUSTRIENS VANSKELIGHEDER

De Vanskeligheder, Eksportindustrien havde at kæmpe mod i 1930, viste sig med forøget Styrke i 1931, og efter som Aaret skred frem, blev Tilstanden mere og mere kritisk. Ogsaa for Hjemmeindustrien tilspidsedes Forholdene i betydelig Grad, men den livlige Byggevirksomhed gjorde det dog muligt for en Del af Industrien at opnaa ret tilfredsstillende Afsætning. Taget under eet gik Produktionen imidlertid tilbage, og den industrielle Arbejdsløshed var voksende — ved Efteraarets Begyndelse ca. 40 pCt. større end ved samme Tid i 1930. Det var navnlig i Eksportindustrien, at Beskæftigelsen gik ned, og Værdien af Industrieksporten var da ogsaa formindsket med næsten 25 pCt., hvorved dog tillige det dalende Prisniveau maa lages i Betragtning.

Direktør Chr. Overgaard,  
Formand for Industriraadet.

## SKANDINAVISK SAMARBEJDE

Jeg er ganske klar over, at den gamle Møntunion ikke lader sig opretholde. Den er jo for længst ophørt at være af praktisk Betydning, selv om den stadig eksisterer paa Papiret. Men en vis Ensartethed i den skandinaviske Pengepolitik giver disse Lande fælles Interesser. I jo højere Grad disse Landes Interesser falder sammen, des større er Muligheden for, at de udadtil kan optræde samlet. Og det kan faa den allerstørste Betydning i Fremtiden. Hver for sig betyder de tre Lande jo ikke ret meget som Faktorer i den internationale Omsætning. Men i Fællesoptræden kan deres Ord faa Vægt i Forhandlinger med andre Lande.

Grosserer Ernst Meyer,  
Formand for Grosserer Societetet.

## DET ØKONOMISKE RAAD

Det økonomiske Raad er foreløbig tænkt som en Nødforanstaltning — et Raad, der kan give Oplysninger til Regering og Rigsdag om Forhold i Erhvervslivet og samtidig virke til Styrkelse af Tilliden i de Krese, der vilde føle sig uden direkte Indflydelse paa de alvorlige Begivenheder, som Tiden fører med sig. Det er ikke Meningen, at Raadet skal tage store Fremtids-Problemer op, men det vil maaske ske indirekte, fordi Pengevæsen og Produktions- og Afsætningsforhold selvfølgelig mere eller mindre bærer Bud ud til Fremtiden. Og i Grunden, det er ofte sagt, at vi savner et saadant sagkyndigt Organ, hvis Stemme kan høres angaaende de store Sager, som Lovgivningsmagten skal beskæftige sig med.

Alle er efterhaanden klar over, at vi maa bort fra det kostbare og tidsspildende Tokammersystem for Rigsdagen. Det er ikke mange, som vil sætte Kraft ind for Bevarelse af det nuværende Landsling, det maa falde, naar Tiden er dertil. Og det vil maaske da være heldigt at have Erfaringer med et raadgivende Organ som det, der nu er dannet, kaldt frem af de aktuelle Forhold.

Jeg tror ikke, at Raadets Medlemmer har tænkt nærmere over en saadan Udviklingslinje, men det er den, der saa ofte er talt om, og jeg vil anlage, at det til sin Tid var muligt at finde baade Opgaver og Grænser for et saadant Raads Arbejde, medens Rigsdagen blev den virkelig afgørende Faktor!

Statsminister Th. Stauning

## LAVERE FISKEPRISER

Vanskeligere bliver Forholdene, naar som i Aar en Nedgang i Vægtmængden følges med et Prisfald, der navnlig i Aarets sidste Halvdel er blevet føleligt. Man regner næppe fejl ved at anslaa Formindskelsen af hele Fiske-riets Pengeudbytte til henved 15—20 pCt., ligeledes set i Forhold til 1930 (ca. 40 Mill. Kr.).

Hjemmeforbruget viser nogen Stigning, takket være bl. a. en voksende Forædlingsindustri, men der maa dog regnes med, at langt den største Del af Fangsten skal afsættes udenfor Landet. Vore ferske Fiskevarer har hidtil, trods stigende Konkurrence, hævdet sig godt paa de fremmede Markeder. Om det vil være muligt i det kommende Aar at bevare disse Markeder ubeskaaret og derved gennemføre en nogenlunde rentabel Produktion under de hidtil gængse Driftsformer, er i Virkeligheden det store og afgørende Spørgsmaal.

Fiskeridirektør F. V. Mortensen.

## KONSERVATISMENS ANSKUELSE

Men Kriser kommer, og Kriser gaar. Og selv om denne Krise nok synes at være voldsommere og mere omfattende end nogen, vi tidligere har oplevet, og selv om Samfundet maaske nok i mere end en Forstand bliver et andet, end det var, for Krisen begyndte, saa tror jeg ikke, der er den fjerneste Tvivl om, at paa alle principielle Omraader vil i den kommende Tid, som tidligere, Kampen komme til at staa mellem den Anskuelse, som tror, at man ensidigt kan bygge Samfundet op efter bestemte Marginer, og som vil tvinge Menneskene ind i et bestemt Leje — og den Anskuelse, som er Konservatismens, som naturligvis erkender, at der skal tages et afgørende Hensyn til Helhedens Vel, som ikke nægter, at i Nationens afgørende Øjeblikke maa Helhedens Interesse gaa foran for den Enkeltes, men som tillige tror, at alene et Samfund, som giver Plads for Individet til at udfolde sine Evner og Kræfter og til at udfolde sig, vil være et Samfund, som kan give Lykke, hvilket vil sige Arbejde, til flest muligt.

Folketingsmand J. Christmas Møller.

## HELLIGDAGE I LENINGRADS HAVN

I Tilslutning til tidligere Indberetninger har Generalkonsulatet i Leningrad fremsendt følgende Liste over de for Leningrads Havn i 1932 gældende Hellig- og særlige Hviledage:

### Helligdage:

1. Januar ..... Nytaarsdag,
22. Januar ..... Mindedag for Lenin,
12. Marts ..... Februar Revolutionen,
18. Marts ..... Pariser Kommunen,
1. Maj ..... International,
2. Maj ..... «
7. November .... Oktober Revolutionen,
8. November .... «
6. Marts ..... Kommunistisk International,
16. April ..... Lenins Tilbagekomst fra Forvisningen,
17. April ..... Opstanden ved Lena-Guldlejerne,
6. Juli ..... Konstitutionsdag,
16. Juli ..... Juli Opstanden,
21. Oktober ..... Judenitsch's Tilbage tog.

### Særlige Hviledage:

Endvidere gælder alle Søndage som Helligdage og Dagen før Søn- og Helligdage  $\frac{3}{4}$  Dag. Dagen før «særlige Hviledage» regnes som normal Arbejdsdag.



## UDFØRSELN AF POLSKE KUL OVER GDYNIAS HAVN I NOV. 1932

Vor Generalkonsul i Danzig indberetter, at der i November Maaned 1931 ifølge en fra Havneforvaltningen i Gdynia modtaget Statistik er eksporteret 420,426 T. Kul over Gdynias Havn, deraf til Danmark 36,646 T. mod 433,900 T., deraf til Danmark 63,453 T. i Oktober Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

Belgien .....	8,681 T.
Danmark .....	36,646 «
Estland .....	9,835 «
Finland .....	32,894 «
Frankrig .....	8,895 «
Holland .....	8,575 «
Island .....	1,840 «
Lithauen .....	3,900 «
Lettland .....	29,295.5«
Norge .....	61,701 «
Sverige .....	218,163.5«
	<hr/>
	420,426 T.

## POLENS KULEKSPORT I OKT. 1931

Gesandtskabet har herved den Ære at indberette Talene for de fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	I 1000 Tons
Østrig .....	211
Ungarn .....	17
Czekoslovakiet .....	73
Danzig .....	37
Jugoslavien .....	10
Sverige .....	294
Norge .....	98
Danmark .....	218
Finland .....	72
Lettland .....	45
Lithauen .....	16
Estland .....	4
Memel .....	13
Sovjetrusland .....	5
Frankrig .....	48
Italien .....	53
Rumænien .....	4
Schweiz .....	11
Holland .....	10
Belgien .....	33
Algier .....	6
Bunker kul .....	57

Ialt.... 1,336

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT



### Haardt Slag for Trelleborg-Ruten

De tyske Planer for den nye Rygen-Dæmning ligger færdige, og det havde været Meningens snarest at paabegynde Bygningen. Den første Licitation var allerede udskrevel, men i disse Dage har Entreprenørerne modtaget Meddelelse om, at Licitationen er ophævet.

Denne opsigtsvækkende Meddelelse hænger sammen med del svenske Kronefald, der har rystet hele Projektets Finansiering, telegraferer »Politiken« Berliner Korrespondent. Som bekendt havde Sverige lovet at yde et Laan til Opførelsen paa 18 Mill. Kr., men Svenskerne har nu besluttet at holde Pengene tilbage og vil foreløbig afvente, hvordan den finansielle Situation udvikler sig.

### Staten beslaglægger »Isvirki« Skibe

Den danske Stat har som bekendt store Penge til Gode i Selskabet »Isvirki«, hvis Skib »Th. Stauning« er blevet beslaglagt i Leith. For at faa Dækning for en Del af sine Krav, har Staten besluttet at beslaglægge to Selskabet tilhørende Fiskekullere, der ligger i Tværaa paa Færøerne. Et tredje Skib, der ligger i Esbjerg Havn, vil ligeledes blive beslaglagt, og Besætningen hjemsendes til Tværaa paa Statens Foranledning. De to andre Skibe vil blive ført til Esbjerg, hvor de sammen med det Skib, der allerede ligger i Havnen, vil blive bortsolgt ved Tvangsauktion, som afholdes i Fiskerihavnen.

### Tilførslerne til Sojakagefabrikerne

Til Sojakagefabrikken paa Islands Brygge er i Løbet af 1931 ankommet ret mange store Baade fra Østasien, saavel danske som udenlandske, med hele Ladninger eller Parlladninger af Sojabønner. Hertil er ogsaa ankommet 6 store Baade med Bomuldsfrø og Solsikkefrø fra Ægypten samt 6 Baade med Hvalolie fra Hvalfangerstationerne i Sydhavet.

### Isbrydergebyr i Letland

Gesandtskabet i Riga har indsendt Oversættelse til Tysk af en i »Valdita Vestnesis« (Lettlands Statstidende) Nr. 266 af 26. f. M. bekendtgjort finansministeriel Forordning af 24. s. M. angaaende Opkrævningen af Isbrydergebyrer i Rigas Havn.

Isbrydergebyr opkræves i Tiden fra 1. December til 15. April incl.

Det paagældende Forordning, til hvis Indhold man iøvrigt henviser, er traadt i Kraft den 1. ds.

### Isbrydergebyr i Stettin

Ifølge Indberetning fra Konsulatet i Stettin vil Isbrydergebyr for Besejlingen af Farvandet: Swinemünde—Stettin og vice versa blive opkrævet fra den 15. d. M. til og med den 15. Marts 1932, uanset om Isbryderne træder i Virksomhed eller ej.

Ifølge Bekendtgørelse fra Handelskammeret i Stettin er Afgiften den samme som i det foregaaende Aar, med Undtagelse af at Skibe, der anløber Stettins Havn for at reparere eller for at gaa i Dok, er fritagne for at betale Afgiften.

### Flaskepost fra Søn

Mandag har Styrmand Hans Brinch paa Sønderho Strand fundet en Flaske inddreven fra Søn indeholdende et Skema og et Postkort. Sedlen oplyste, at Flasken er udkastet i videnskabeligt Øjemed fra et Observatorium for at faa Oplysning om Strømforhold etc. i Nordsøen, og paa det medfølgende Postkort udbedes af Finderen meddelt Dato og Sted, hvor Flasken er inddreven og funden. Findelsen faas efter Kortets Indsendelse til The Fishers Secretary, Ministry of Agriculture & Fisheries, London.

Kortet er straks fremsendt efter Adressen.

### Mange Turister til København

21 store Turistdampere, den største med en Brutto-Tonnage af 20,277 Tons, har anløbet Københavns Havn i Sommerens Løb.

### En Torsk med fire Øjne

Fiskehandler Martin Andersen, Bogense har fra en af Byens Fiskere modtaget en zoologisk Sjældenhed af Rang. Det drejer sig om intet mindre end en Torsk med fire Øjne, noget man efter Sigende kun i yderst faa Tilfælde har været stillet overfor.

Hvad nytter det en Torsk at have fire Øjne, naar den ikke engang kan forstaa, hvad den ser med to!

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## KRISEFORLIGET

Den konservative Forligspolitik gjorde simpelthen Ende paa en lige saa gold som langsommelig Udholdenhedsprøve, som *de to Regeringer*, Hr. Madsen-Mygdals og Hr. Staunings, havde for med hinanden. Og al den Snak, der har gaaet om Forligets principielle og finansielle Beskaffenhed, kan ikke aflede nogen uhildet Iagttagers Opmærksomhed fra den Kendsgerning, at der under den ene eller den anden Form maatte træffes en *henholdende* Ordning, og at dette var Stemningen fra *alle Sider*.

Saaledes set sluttede Kriseforliget sig nøje til Foraarets *Arbejdsforlig*, og begge Afgørelser har bidraget til at *faa Aaret til at glide* for det danske Samfund. Andre Samfund har, forekommer det os, hverken været klogere eller heldigere med at ordne *deres* Anliggender!

*Berlingske Tidende.*

## TYSKLANDS GODE RET

De Ofre, som vi bringer, berettiger os imidlertid til overfor Ulandet at stille Krav om ikke at paalægge os umulige Ydelser og derigennem modarbejde vor Helbredelse. Heller ikke i Afrustningsspørgsmaalet maa Tyskland berøves sin gode Ret. Vort Krav om lige Sikkerhed er saa klart, at det ikke kan bestrides.

*Rigspræsident von Hindenburg.*

## BEDRE END 1930!

Som det Aar for Aar har været Tilfældet siden 1918, har ogsaa indeværende Aars Trafik paa Havnen udvist Stigning i Forhold til det foregaaende Aar. Der er saaledes i Aarets første 11 Maaneder Indkommet her til Havnen 20,761 Skibe med en samlet Netto-Tonnage af 6,019,020 Tons. Dette er 1881 Skibe og 82,703 Netto-Tons mere end i de første 11 Maaneder af 1930.

TH. BORG.  
Havnedirektør.

## Motorskib til Esbjerg-Harwich Ruten

I Løbet af Januar Maaned sætter Helsingørs Værft et nyt Motorskib til Esbjerg-Harwich-Ruten. Skibet faar en Længde af ca. 300 Fod, Bredde 44 Fod og Dybde 26 Fod. Skibet forsynes med alle moderne Hjælpemidler og skal medføre Passagerer ligesom de øvrige Baade paa Esbjerg-Ruten.

## Stabelafløbning paa Nakskov Skibsværft

Onsdag den 23. December 1931 løb Nakskov Skibsværft Nybygning Nr. 52, Dampskibet »Cieszyn«, bygget til Przedsiębiorstwo Panstwowe »Zegluga Polska«, Gdynia, af Stabelen.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 243' 8"; Længde mellem Perpendikulærer 230' 0"; Bredde paa Spant 35' 8"; Dybde til Shelterdæk 20' 0"; Lastevne ca. 1,400 Tons d.w.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse med Quarterdæk, Bro, Bak og Huse midtskibs og er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde.

Skibet er bestemt for Fart mellem Gdynia og Finland med Gods og Passagerer, hvoraf der kan medføres ialt 10, fordelt i 5 Kamre. Yderligere findes 1 Luksuskammer til 2 Passagerer.

Af Hensyn til Skibets særlige Fart er det bygget med Isbryderstævn og Isforstærkning for at kunne besjle Finland ogsaa i Vintermaanederne.

Det indrettes med 3 Luger, 2 Master og 4 Samsonposter, 6 Ladebomme med 3 Tons Løftevne, 6 Stk. Damp-Losse-spil samt Damp-Ankerspil og Varpespil.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Lenzdampmaskine paa ca. 1,300 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 12 Knob fuldt lastet.

Efter Afløbningen, der forløb glat, forløjede Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinen installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen, der finder Sted i Februar Maaned.

Skibet er et Søsterskib til Dampskibet »Slask«, der løb af Stabelen i November Maaned, til samme Rederi.

## GODTID OG FREDSTID

Lyst æfor og mørkt æbag — et gammelt Mundheld, der har Sandhed netop ved dette Nytaarsskifte. Thi synes den allernærmeste Tid end at skulle blive mørk og forvirret, kan vi dog skimte Lyset af den Godtid og Fredstid, der skal komme.

*Socialdemokraten.*

## LANDBRUGETS TRÆNGSEL-SAAR

Det er ikke uden Interesse at sammenstille den senere Periodes Salgspriser for Landbrugets vigtigere Eksportvarer ikke blot med den tilsvarende Periode i 1930, hvor Krisen allerede var sat ind, men ogsaa med Perioden i 1929. For de 4 Maaneder August—November var i de 3 Aar Forholdet mellem Gennemsnittet af de officielle Noteringer i Kroner pr. 100 kg følgende, anført i Rækkefølgen 1931, 1930 og 1929: for Smør 207, 242, 317; for Svin 81, 109, 157; for Æg 120, 150, 180 og for Slagtekvæg 32, 52, 58. Ved Udførselsmængder som i indeværende Aar ligger de 4 Maaneders Eksportværdi resp. ca. 70 og ca. 180 Mill. Kr. under, hvad den vilde have udgjort ved Priser, som i henholdsvis 1930 og 1929. Hertil kommer saa det lavere Salgsudbytte fra Hjemmemarkedet, medens paa den anden Side indeværende Aars Baconeksport ligger 23 pCt. og Ægeksperten 16 pCt. over forrige Aars.

*Forpagter Chr. Sonne.*

## MENNESKET LYNDSIE

Faa Navne har der staaet Strid om som om hans. Ofte har han selv unødigt søgt Striden og drevet Tingene hensynsløst og uforsvarligt paa Spidsen. Ofte har han udæsket ubilligt. Om Mennesket vil der blandt dem, der kendte ham, kun blive fældet een Dom. Gennem alle det offentlige Livs skiftende Veje, der for saa mangen anden løb ud i Irrgange, har han bevaret sin aabne, redelige Karakter uplettet.

*Dagens Nyheder.*

## PERSONALIA

### Skibsinspektør J. H. Jansen

Kaptajn Jan Henrik Jansen, Dampskibsselskabet »Nordens« afholdte Skibsinspektør, afgik i Mandags ved Døden. Han havde ladet sig indlægge paa Rigshospitalet for en Gigtlidelse, hvorfor han forgæves havde søgt Helbredelse i Pistian.

Kaptajn Jansen, der blev 68 Aar, var af gammel Dragørslægt.

## Trollhätte Kanalen

vil være lukket for Trafik paa Strækningen mellem Venersborg og Ström (Lilla Edet) Søndag den 10. Januar Kl. 22, forsaavidt Vejrforholdene ikke maatte fremtvinge en tidligere Lukning. Paa Strækningen mellem Ström og Göteborg vil Fyrene indtil videre være tændt, saalænge Isforholdene tillader Trafik.

## Sandvigs Havnemole

har iflg. »Bornh. Avis« faaet sin ydre Tværmole ramponeret slemt af Stormskade. Det kan være tvivlsomt, om Molen nu er stærk nok til at modstaa en Nordøststorm, og der er sikkert ikke Raad til, at ret meget mere af Molen rives løs og forsvinder i Dybet.

## Den norske Handelsflaades

Tonnage er i 1931 øget med 600,000 Tons og er nu ialt 6 Mill. Tons, d. v. s. lige saa stor som Tysklands og Japans. Større er nu kun Englands og U.S.A.s Handelsflaader.

Udsigterne for Skibsfarten er derimod meget daarlige. Ved Nytaar var en Fjerdedel af norske Skibe oplagt, foruden ½ Mill. Tons Hvalfangerskibe.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. 1. 1932.

London .....	18,10	Madrid .....	45,60
New York .....	5,38	Amsterdam .....	217,00
Berlin .....	127,65	Stockholm .....	102,75
Paris .....	21,30	Oslo .....	99,25
Antwerpen .....	74,90	Helsingfors .....	8 00
Zürich .....	105,50	Prag .....	16,10
Rom .....	27,40	Wien .....	noteres ikke

## POSITIONSLISTE

PR. 5. JAN. 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Larsen, ank. Immingham 2.1.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Boston 1.1.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Vladivostock 31.12.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires forv. 5.1.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Neapel 7.1. til Livorno.  
 m.s. *Alsia*, Topp, ank. Bremen 1.1.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Baltimore 2.1.  
 s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, ank. Murmansk 1.1.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Dover 4.1. p. R. t. Southampton.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Town 29.12. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 31.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Horsens forv. 6.1. til Randers.  
 s.s. *Arkansas*, Kajs, afg. Norfolk V. 24.12.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, pass. Hakodate 2.1. p. R. t. Shanghai.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Alicante 1.1.  
 m.s. *Astoria*, Heisterberg, ank. Ocean Isl. 2.1.  
 m.s. *Australien*, Krarup, pass. Galle 28.12. p. R. t. Suez.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Liisberg, afg. Hardar Pascha 3.1. til Galipoli.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rouen 1.1.  
 m.s. *Boringia*, Frandsen, afg. Suez 2.1. til Perim.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, ank. Kbhvn. 18.12.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Progreso 31.12.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Madeira 28.12.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, pass. Lisbon 2.1.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 31.12. till St. Nazaire.  
 s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Cartagena 6.1. til Lissabon.

s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Barbados 31.12. til St. John N. B.  
 s.s. *Brynhild*, Thomsen, afg. Kbhvn. 5.1. til Middelfart.

## C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ushant 3.1.  
 m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Gyhrs, afg. Kbhvn. 8.1.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 12.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 3.1. til Hongkong.  
 m.s. *Christian Holm*, pass. Rockall 3.1. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Paloalto 28.12.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Baltimore 2.1.  
 s.s. *Cyriel*, Farup, ank. Vejle 27.12.

## D

s.s. *Dana*, Bang, ank. Aarhus 4.1.  
 s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 7.1.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Finisterre 3.1. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 14.1. til Aalborg.  
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Libau 9.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 21.12.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Cap Florida 3.1. p. R. t. Baton Rouge.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Melilla 6.1. til Oran.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Kbhvn. f. B. 30.12. til Ancona.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Antwerpen 29.12.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 30.12.  
 s.s. *Estland*, Stage, afg. Valencia 28.12.  
 s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 2.1.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggert, ank. Kbhvn. 24.12.  
 m.s. *Fionia*, Væring, ank. Antwerpen 3.1.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 8.1. til Newcastle.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Newcastle 31.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Kbhvn. 20.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Thorn, ank. Kalundborg 2.1.  
 s.s. *Frederik VIII*, Meehlenburg, afg. Kbhvn. 29.1. til Oslo.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Tarafara 30.12.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 8.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Houston 28.10. til Rotterdam.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Masned Sund 3.1.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, pass. Dardanellerne 1.1.

## H

s.s. *Hafnia*, ank. Odense 5.1.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Almeria 2.1.  
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Aalborg 5.1. til Nørresundby.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 12.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Hindsholm*, Thomsen, afg. Manchester forv. 7.1. til Liverpool.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 2.1. til Liverpool.  
 s.s. *Hroar*, West-Jacobsen, København-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. Punta Arenas 26.12. til Los Angeles.  
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Vancouver 1.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, afg. Kbhvn. f. B. 30.12. til Venedig.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Aarhus 31.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 3.1. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, afg. Antwerpen 23.12. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Kbhvn. 4.1. til Nørresundby.  
 m.s. *Jyllandia*, Kragelund, afg. Cocanada 3.1. til Perim.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Vejle 30.12.

# GIESCHE

## HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

### DANZIG

HOLZMARK 4                      Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

**Cleophas og Giesche.**

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK

**H. C. BORCH & CO.**  
KØBENHAVN



DANZIG

# AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51    Telegr.-Adr.: Privatbank

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

AARHUS  
KØBENHAVN

## K

- s.s. *Katholin*, Petersen, afg. Danzig 9.1. til Kbhvn.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Vejle 1.1.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 8.1. til Garston.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 1.10.  
s.s. *Kronborg*, Nielsen, ank. Kbhvn. 13.12.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Penang 4.1. til Colombo.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Aarhus 25.10.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjords Ruten.  
s.s. *London*, Hansen, ank. London 1.1.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 31.12.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 7.1. til Danzig.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk V. 2.1.  
m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Perim 2.1. p. R. t. Suez.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Blyth 25.12. til Palermo.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 9.1. til London.  
s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 5.12.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Messina 30.12.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Teneriffe 27.12.  
m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Singapore 3.1.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen 7.1. til Casablanca.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Steg-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 4.1.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Kbhvn. 5.1. til New York.  
s.s. *Nidaros*, afg. Riga 9.1. til Kbhvn.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Sfax 30.12.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Hull 31.12.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Stockholm 27.12.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia 22.12. til Kbhvn.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Santa Fe 17.12.

## P

- m.s. *Panama*, Nielsen, ank. San Francisco 29.12.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Preston 3.1.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Azores 31.12. p. R. t. London.  
s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 2.1.  
s.s. *Pulaski*, Stankiwicz, ank. Gdynia 21.12.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 7.1. til Leith.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Bordeaux 28.12.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 11.1. til Nakskov.

## S

- s.s. *Saga*, Falk, afg. Kbhvn. 5.1. til Vestnorge.  
s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Cagliari 2.1. til Valencia.  
s.s. *Scandia*, pass. Cape Race 1.1. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, afg. Kbhvn. 4.1.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig 5.1. til Reval.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Hull 25.12.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Siam*, Andersen, pass. Skagen 3.1. p. R. t. Newcastle.  
s.s. *Sigrun*, Hav, afg. Kbhvn. 7.1. til Antwerpen.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Norrkøping 31.12.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux 5.1. til La Pallice.  
s.s. *Skodsborg*, Bercholt, afg. London 9.1.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 10.1. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Gandra 2.1.  
s.s. *Spigerborg*, Sonnichsen, ank. Kbhvn. 2.1.  
s.s. *Stadion II*, afg. Aalborg 5.1. til Østnorge.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 29.12.  
s.s. *Stegelborg*, Larsen, ank. Ostende 3.1.  
m.s. *Stjerneborg*, Rosenhøj, afg. Portland Oregon 9.12.  
s.s. *Stockholm*, Westergaard, ank. Kbhvn. 1.1.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. New York 9.1.  
s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Swansea 5.1. til Kbhvn.  
s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antwerpen 5.1. til Kbhvn.  
s.s. *Søborg*, Hansen, ank. Gdynia 3.1.  
s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 30.12. til Kbhvn.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Panama 24.12.  
s.s. *Thyra*, afg. Aalborg 7.1. til Leith.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 2.1. til Dunkirk.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 27.12. til Kbhvn.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. St. Thomas 1.1. til Hamburg.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Marseilles 4.1.  
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Bergen 2.1.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania 11.1. til Messina.  
s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 9.1. til Antwerpen.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 29.12. til Halifax.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Caibaricn 30.12.

## V

- s.s. *Vendia*, afg. Kbhvn. 5.1.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Buston 1.1.  
s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Casablanca 31.12.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, ank. Montevideo 1.1.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Kbhvn. 4.1.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 31.12. til Buenos Aires.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig 12.1. til Kbhvn.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 1.1.

## Y

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

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.12.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 4. JANUAR 1932

*Nathalia*, Rasmussen, afg. Dunston on Tyne 2.1.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK    samt paa alle Postkontorer





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

TLF.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

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

### Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

### D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: KNUDSEN

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsrederforening, Sveriges Segelfartygsforening, The Baltic and International Maritime Conference  
Tel.-Adr. SVANLJUNG

### 1/2 A. E. ERICKSON & Co, A. B. ÅBO · FINLAND STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . .	20 ft.
Harvaluoto . . . . .	18 »
Årtu . . . . .	20 »
Wartsala inner road . . . . .	16 »
» outer road . . . . .	20 »
Strömma inner road . . . . .	16 »
» outer road . . . . .	20 »
Hakkala . . . . .	19 »

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . .	22 ft.
Inner road . . . . .	24 »
Outer road . . . . .	25 »

## KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

HAFEN- UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 6. Januar 1932.

Nr. 1.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarligen foruden Portoudgifterne. Eukelte Numre faaas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

„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 *Vejnæs-Nakke*, incl., til *Stevns Fyr*, excl.). *Sverige* (fra *Falsterbørev Fyrskib* excl.). *Finland*. *Rusland*. *Estland*. *Letland*. *Litauen*. *Memelomraadet*. *Tyskland*. *Danzigomraadet*. *Polen*. *Tyskland* (indtil *Falshøjt Fyr* incl.).

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

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

Smaalands-Farvandet. (Grænsen mod *Østersøen* er: ud for *Bøgestrøm* en Linie uden om Sandene gennem *Bøgestrøms-Tønden*, excl.: ud for *Grønsund* en Linie uden om *Tolken*: ud for *Guldborg-Sund* en Linie fra *Flinthorne-Rev* til *Skjelby*. Grænsen mod *Store-Bælt* er en Linie fra *Korsør Kirke* over *W.-Kysten* af *Egholm*, *Agersø* og *Omsø*, over *SW-lige Omø-Staalgrund* til den *E.-lige Pynt* af *Onse-Vig*).

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

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

Lille-Bælt. *Danmark* (fra Linien „*Æbels—Bjørnsknude*“ til *Vejnæs-Nakke*, excl.). *Tyskland* (*Flensborg-Fjord* til *Falshøjt 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 *Thyboeren 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.). *Île d'Ouessant*. *Engelske Kanal Øer*. *England* (fra *South Foreland Fyr*, excl.). *Skotland* (til *Duncansby Head*, excl.). *Orkney Øerne* (fra *Brough Ness*, excl., til *N. Ronaldsay* excl.). *Shetlands Øerne* (fra *Sumburgh Head*, excl.). *Irland*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**XI. Bekendtgørelser m. m.**

Sidate „Efterretninger for Søfarende“ for 1931 har Nr. 52.

## I. Østersøen.

1. Sverige. Gotland  $\frac{1}{2}$ W.-Kyst. Skarlakansgrundet. Sømærke forsvundet.  
(U. f. s. Nr. 52/4287. Stockholm 1931.)  
*Skarlakansgrundet* rødmaledede Prik med nedadvendt Kost over 1 Ballon paa  $57^{\circ} 27' 33''$  N.  $18^{\circ} 04' 30''$  E. er forsvundet fra sin Plads og vil ikke blive genudlagt før ved Foraarsudlægningen 1932. Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.
2. Sverige. Gotland N.-Kyst. Svingrundet. Sømærke forsvundet.  
(U. f. s. Nr. 52/4286. Stockholm 1931.)  
*Svingrundet* sortmalede, faste Prik med 1 sort Kegel med Spidsen opad paa  $57^{\circ} 56' 04''$  N.  $19^{\circ} 01' 15''$  E. er forsvundet fra sin Plads og vil ikke blive genopført før ved Foraarsudlægningen 1932. Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.
3. Sverige E.-Kyst. Nyköpingsleden. Örsbaken Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/4341. Stockholm 1931.)  
*Örsbaken Lystønde* paa c.  $58^{\circ} 43'$  N.  $17^{\circ} 08'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
4. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nykvarnsholmen—Trälhavet. Vallersvik Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 52/4284. Stockholm 1931.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil Lysvinklerne i *Vallersvik Fyr* paa  $59^{\circ} 29' 55''$  N.  $18^{\circ} 27' 46''$  E. blive forandret saaledes, at Fyret kommer til at lyse, som følger:  

1. Grønt i Pej. fra $223^{\circ}$ til $232^{\circ}$ .	4. Grønt i Pej. fra c. $320^{\circ}$ til $19\frac{1}{2}^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - $232^{\circ}$ - $234\frac{1}{2}^{\circ}$ .	5. Hvidt i — - $19\frac{1}{2}^{\circ}$ til $23^{\circ}$ .
3. Rødt i — - $234\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $320^{\circ}$ .	6. Rødt i — - $23^{\circ}$ - $34^{\circ}$ .

 Iøvrigt uforandret.
5. Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/4283. Stockholm 1931.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Batteriudden* c.  $61^{\circ} 40'$  N.  $17^{\circ} 16'$  E. *Hansåkersgrundet* c.  $61^{\circ} 42'$  N.  $17^{\circ} 14'$  E.
6. Sverige. Bottniske Bugt. Rönnskär Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/4276. Stockholm 1931.)  
*Rönnskär Fyr* paa c.  $65^{\circ} 02'$  N.  $21^{\circ} 34'$  E. er slukket for Vinterperioden.

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

### 7. 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 *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*.

Kugle, Cylinder, Kugle	betyder	Skydning fra	<i>Taarbækfort</i> .
Cylinder, Kugle, Cylinder, Kugle	—	—	- <i>Charlottenlundfort</i> .
1 Cylinder	—	—	- <i>Trekroner</i> eller <i>Lynetten</i>
2 Cylindre	—	—	- <i>Middelgrundsfort</i> .
Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle	—	—	- <i>Flakfort</i> .
3 Kugler	—	—	- <i>Saltholmsbatterierne</i> .
Cylinder, Kugle, Kugle	—	—	- <i>Dragørfort</i> .
Cylinder, Kugle, Cylinder	—	—	- <i>Kongelundsatteri</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 Raans anden Nok.

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

*Middelgrundsfort*: c.  $55^{\circ} 43\frac{1}{4}'$  N.  $12^{\circ} 40\frac{1}{4}'$  E. *Dragørfort*: c.  $55^{\circ} 35\frac{1}{4}'$  N.  $12^{\circ} 41'$  E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr 1/24 1931.

(Danske Lods, Side 271 og 272.)

### 8. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.

I Aar vil der blive afholdt Skarpskydningsøvelser med Haandvaaben paa Skydebanerne ved Kysten S. for *Avedøre*.

Der skydes ved den S.-lige Del af den nedlagte *Vestfront* i SE.-lig Retning ud over det lave Vand S. og SW. for *Avedøre-Holme*. Den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inden for c.  $2\frac{1}{4}$  Sm fra Kysten, vil blive aflyst for al Passage paa følgende Tider: Fra den 1. April til 22. December hver Søndag fra Kl. 0700—1200 og fra Kl. 1400—1700.

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

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

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

Bekendtgørelse om hvilken Del af det paagældende Farvand, der er livsfarlig at passere under Skydningen, bliver udstedt af Politimesteren i *Københavns* Amts søndre Birk m. v.

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

(Danske Lods, Side 284.)

### 9. 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.

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/30 1931.

(Danske Lods, Side 345.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 10. Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.

I de kommende Aar vil der, fra 1. Juni d. A. at regne, blive afholdt Skarpskydninger paa Arealer ved *Egense Strand*.

Skydningerne vil finde Sted inden for efternævnte Tidsrum:

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

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

Til Vejledning og Advarsel for Søfarende vil der, naar Skydning finder Sted, være hejst 3 Balloner i Afspærringsomraadet: a) een Ballon paa  $56^{\circ} 56'$  ( $27''$ ) N.  $10^{\circ} 16'$  ( $06''$ ) E., b) een Ballon c.  $600$  m  $84^{\circ}$  fra (a), c) een Ballon c.  $500$  m  $113^{\circ}$  fra (a).

Linierne a—b og a—c angiver Grænserne for henholdsvis den N.-lige og den S.-lige Begrænsning af Afspærringsomraadet. Skydefeltet er desuden afmærket med 5 sorte Stager uden Topbetegnelse.

(Danske Løds, Side 145.)

## 11. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm-Løb. Lystønde atter paa Plads.

Lystønden *Sælhundeholm-Løb B* paa c.  $56^{\circ} 40',_8$  N.  $8^{\circ} 14',_6$  E. er atter udlagt paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 52/2800 1931.)

## 12. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Ledefyr.

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

*Thyborøn-Kanal* Ledefyr er for Tiden overet i Pejling  $63^{\circ}$ . c.  $56^{\circ} 43'$  N.  $8^{\circ} 15'$  E.

*Svaneholm* Ledefyr er for Tiden overet i Pejling  $125\frac{1}{2}^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 49/2615 1931.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 13. Norge. Torgværet. Sandøtaren Fyr midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1931.)

*Sandøtaren* Fyr paa c.  $65^{\circ} 22',_6$  N.  $12^{\circ} 00',_8$  E. er for Tiden slukket. Som Erstatning vil, indtil Fyret atter kan tændes, i Løbet af Januar 1932 midlertidig blive udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , paa *Sandværoddtaren* paa  $65^{\circ} 21' 39''$  N.  $12^{\circ} 03' 30''$  E. i Stedet for den nuværende Stage.

## 14. Orkney Øerne. North Ronaldsay. Radiofyr oprettes.

(N. t. M. Nr. 14. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes paa *North Ronaldsay* paa c.  $59^{\circ} 23'$  N.  $2^{\circ} 23'$  W. et Radiofyr. Bølgelængde:  $300$  kc/s ( $1000$  m). Kaldesignal: MNG. Signalet, der under Taage og i usigtbart Vejr afgives uafbrudt hver  $4^m$ , er, som følger:

1. Bogstaverne MNG ( — — — . — — . ) med en Hastighed af  $15$  Ord pr. Min. i  $48^s$ .

2. En lang Streg i  $10^s$ .

3. Bogstaverne MNG 1 Gang i  $2^s$ .

4. Pause  $3^m$ .

I klart Vejr afgives Signalet 1 Gang begyndende det 1. og det 29. Min. over helt Klokkeslet.

Radiofyret er for Tiden i Virksomhed til Forsøg.

(Kort Nr. 263.)

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

### 15. Irland W.-Kyst. Kileredaun (Kileradan). Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 15. London 1932.)

*Kileredaun* Fyr paa c.  $52^{\circ} 35' N.$   $9^{\circ} 43' W.$  er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 5,8<sup>s</sup>. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $205^{\circ}$  til  $261^{\circ}$ .
2. Rødt i — —  $261^{\circ}$  —  $291^{\circ}$ .
3. Hvidt i Pej. fra  $291^{\circ}$  til Kysten.

Fyret er ubevogtet.

Iøvrigt uforandret.

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

### 16. Frankrig. Loire Munding. La Banche NW. Afmærkning forandret.

(A. a. N. Nr. 129/2362. Paris 1931.)

Tønden paa c.  $47^{\circ} 13' N.$   $2^{\circ} 31' W.$ , ved Skæret NW. for *La Banche*, er inddraget og erstattet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.

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

### 17. Algier. Habibas Islands. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2372. London 1931.)

1. Nedennævnte Klippegrunde ligger i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Habibas Island* Fyr, som ligger paa c.  $35^{\circ} 43' N.$   $1^{\circ} 08' W.$

- a. En 4,6 m Grund 0,65 Sm  $21^{\circ}$ .
- b. - 7,8 m — 0,70 Sm  $25^{\circ}$ .
- c. - 5,0 m — 0,61 Sm  $30^{\circ}$ .
- d. - 4,0 m — 1,19 Sm  $42^{\circ}$ .
- e. - 4,6 m — 1,16 Sm  $40\frac{3}{4}^{\circ}$ .
- f. - 8,7 m — 1,15 Sm  $50^{\circ}$ .
- g. - 3,7 m — 1,11 Sm  $50\frac{1}{4}^{\circ}$ .
- h. - 4,6 m — 0,46 Sm  $265^{\circ}$ .
- i. Et Skær med under 1,8 m — 0,40 Sm  $280^{\circ}$ .
- j. En 6,9 m Grund 0,58 Sm  $266\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- k. - 8,7 m — 1,13 Sm  $43\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- l. - 14,9 m — 4,90 Sm  $140^{\circ}$ .

2. Nedennævnte Klippegrunde ligger i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Rachgoun (Rashgun) Island* Fyr, som ligger paa c.  $35^{\circ} 20' N.$   $1^{\circ} 29' W.$

- m. En 5,5 m Grund 0,20 Sm  $354^{\circ}$ .
- n. - 3,7 m — 0,17 Sm  $351^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 50/2695 1931.)

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

### 18. Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Cannanore S. Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 2385. London 1931.)

9,1 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c.  $11^{\circ} 49' N.$   $75^{\circ} 21' E.$ , 2,85 Sm  $200^{\circ}$  fra *Cannanore* Fyr, er forgæves eftersøgt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/147 1931.

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

(Meddelt fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri.)

Uddrag af Bekendtgørelse af 28. Februar 1931 vedrørende Isbrydningstjenesten:

#### § 3.

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

#### § 4.

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

- a) Maskinen skal være klar til at bakke med fuld Kraft;
- b) naar flere Skibe følger efter Isbryderen, maa intet Skib gaa forbi et andet, undtagen efter udtrykkelig Ordre fra Isbryderen;
- c) Skibe, der bugseres, maa ikke benytte Skruen, undtagen efter Ordre fra 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 i Isen de nedenfor anførte særlige Signaler være at anvende. Lydsignalerne, der afgives med Dampfløjten eller Sirenen (for Sejlskibes Vedkommende med Taagehornet), skal — med Undtagelse af Signal Nr. 5 —, naar de afgives fra Isbryderen, gentages fra Skib til Skib saa vidt muligt i den Rækkefølge, Skibene følger efter Isbryderen.


— betyder en Tone af ca. 4 Sekunders Varighed.

• betyder en Tone af ca. 1 Sekunds Varighed.





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

 betyder en Kegle med Spidsen opad.

 betyder en Kegle med Spidsen nedad.

 betyder en Kugle.



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

\*) Disse Signaler maa med Undtagelse af Signal Nr. 7 kun hejses om Bord i Isbryderen. Signalerne bevarer 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 Isbryningstjenesten, vil det for at opnaa den størst mulige Nyttevirkning være af Betydning, at der i de paagældende Skibe iagttages følgende:

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

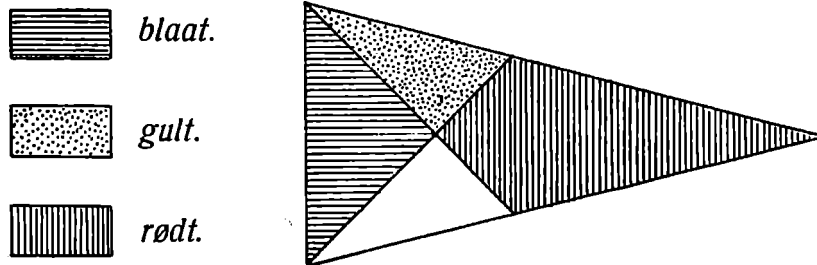
saafremt Lejlighed dertil gives, tilstilles dansk Lods-, Told- eller Havnemyndighed for at videresendes til *Flyvevæsenet, Refshalevej, København.*

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

### § 12.

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

Om Dagen: Nedenanførte Stander hejst under Raanokken.



Om Natten: En violet Lanterne under Raanokken.

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

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

### § 13.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/2498 1931.

(Danske Lods, Side 79.)

## 21. Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger 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. 0835, 1435 og 1935. Telegrammerne sendes i Kodeform; se desangaaende: „Admiralty List of wireless signals“.

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

Fra *OXA* Kl. 1200 og 2400 og fra *OXB* Kl. 0200 og 1400 (begge Stationer 600 m). Ismeldinger og Navigationsefterretninger, begge paa engelsk Sprog. Ismeldinger indledes

med „icereport“ og udsendes fra Søfartsministeriet, naar Forholdene kræver det. Navigationsefterretninger fra Søkort-Arkivet indledes med „navigationel warning“ og udsendes, naar Forholdene kræver det. Hver Navigationsefterretning udsendes kun i tre Døgn og omfatter væsentligst 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, 2440 m. Meteorologiske Observationer fra *Blaavandshuk* dagligt Kl. 0223 og 1105. 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 Gjedser)*.

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

For hvert af disse Omraader betyder:

0 intet Varsel for det paagældende Omraade,

1 Fare for stærke Vinde fra NE.,

2 — — — — — E.,

3 — — — — — SE.,

4 — — — — — S.,

5 — — — — — SW.,

6 — — — — — W.,

7 — — — — — NW.,

8 — — — — — N. og

9 — — — — — , Retningen usikker.

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

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

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

(E. f. S. Nr. 1/46 1931).

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

Meldinger om Vind og Vejr ved *København, Skagen, Hænstholt, Blaavand og Hammeren* udsendes dagligt Kl. 0840, Kl. 1440 og Kl. 1940.

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

Ismeldinger fra Søfartsministeriet udsendes under Isforhold dagligt Kl. 1020, Kl. 1620 og eventuelt 2120.

Navigationsefterretninger fra Søkort-Arkivet udsendes Kl. 1020, Kl. 1620 og 2120, saafremt Forholdene kræver det i samme Omfang som nævnt i E. f. S. Nr. 21.

Meddelelserne udsendes i klart Sprog over *Skamlebæk Radio* paa Bølgelængde 840 m. (Danske Lods, Side 68. Fyr-Fort. Side 15.)

### 23. Danmark. Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.

Ved Øvelsessejlad med neddykkede Undervandsbaade fører Ledsagebaaden et rødt Stutflag paa Toppen samt et Talsignal efter den internationale Signalbog svarende til Baadens Antal (f. Eks.: Systemflag under U. C. = 2 Undervandsbaade). Signalet 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/48 1931. (Danske Lods, Side 76.)

### 24. 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. 1/49 1931.

### 25. Island. Islandske Fyr. Advarsel.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1382 1930. (Islandske Lods, Side 24. Fyr-Fort. Nr. 200.)

### 26. Portugal. Kap Espichel. Radiopejlstation oprettet.

(N. t. M. Nr. 16. London 1932.)

Ved Kap *Espichel* Fyr paa 38° 24' 50" N. 9° 12' 54" W. er oprettet en Radiopejlstation. Kaldesignal: CTE. Bølgelængde: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m). Type: A 1.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

#### England:

- T Supplement No. 7 to South Indian Ocean Pilot.  
R 1669 Eastern Mediterranean. — Harbours and anchorages in the Archipelago.  
R 2133 Japan. — Harbours and anchorages on the north coast of Honshu.  
R 3410 Tasmania. — Bathurst channel and Port Davey.  
R 2798 Central America. — Plans in the Bay of Panama.  
R 2821 West Indies. — Island of Grenada.  
R 3479 Gulf of Finland. — Channels leading to Viborg.  
R 3755 South America, East Coast. — Bahia Blanca, inner port.

- R 260 Chart of the North Polar Sea.  
R 1290 Argentina. — Punta Sierra to Caleta Chubut.  
R 2576 Sulu Archipelago, and the northeast coast of Borneo.  
N Admiralty Tide Tables 1932, Part I, Abridged Edition.  
N Admiralty Tide Tables, Part II.
- 

## Tillæg.

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

27. Danmark. Store-Bælt. Lohals-Hage Lystønde midlertidig slukket.  
Lystønden *Lohals-Hage* paa c. 55° 09' N. 10° 54' E. er for Tiden slukket. Lystønden vil blive bragt i Orden, naar Vejret tillader det.
-

## MAANEDSOVERSIGT

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

## I. Østersøen.

1931

- 2/69 *Tyskland. Kieler-Fjord. Advarsel.*  
44/2358 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr. Midlertidigt Radiofyr oprettet.*  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Undervandshindring.*  
46/2459 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Vrag afmærket.*  
46/2461 *Tyskland. Kieler-Bugt. Bülk Fyr NE. Vrag „Hans“.*  
48/2572 *Tyskland. Femersund. Vrag afmærket.*  
50/2661 *Sverige S.-Kyst. Falsterborev Fyrskib ENE. Vrag „Grethe“ afmærket.*

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

1980

- 38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Strøby Singelsværk E.-lige Tovbane. Restor af Brohoved og Mellem-piller. Advarsel.*  
38/1884 *Danmark. Lille-Bælt. Barsø E. Vrag „Ingeborg“ afmærket.*

1931

- 35/1943 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.*  
38/2136 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Uddybning og midlertidig Afmærkning.*  
41/2240 *Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Havnearbejder. Forbætte nedlægges midlertidig og flyttes. Ledefyr midlertidig slukket. Oplysning om Afmærkning.*  
44/2401 *Danmark. Sundet. Drogden. Gravet Rende. Dagafmærkning udlægges foreløbig ikke.*  
50/2671 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.*  
51/2726 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolke-Barren. Oplysning om Dybde.*  
52/2779 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Tnagesignal midlertidig forandret.*

1932

- 1/7 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.*  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1929

- 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*

1980

- 2/77 Pkt. 3. *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*  
28/1409 *Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.*  
36/1810 *Danmark. Limfjorden. Engholm. Vrag til Ophugning. Midlertidig Belysning.*  
50/2418 *Danmark. Kattegat. Hjelm N. Vrag „Else“.*

1981

- 5/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Afmærkning af Bropillar til Bro under Bygning.*  
26/1486 *Danmark. Limfjorden. Odde-Sund. Rømning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.*

- 31/1726 *Sverige. Kattegat. Morups Tånge Fyr. Radiofyr til Forsøg.*  
 31/1727 } *Danmark. Limfjorden. Hals-Barre. Oprensning af Løbet. Gravemærker midlertidig opsat.*  
 35/1948 } *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Havnearbejder. Fyr midlertidig flyttet.*  
 36/1997 } *Midlertidigt Fyr tændt.*  
 43/2329 } *Danmark. Kattegat. Fornæs N. Oplysning om Vrag „Hunte“.*  
 44/2365 } *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. Fyr midlertidig slukket. Fyr flyttes midlertidigt.*  
 44/2366 }  
 1982  
 1/10 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
 1/12 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Ledefyr.*

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1981  
 2/75 *Nordsøen. Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.*  
 3/130 *Skotland. Cromarty Firth Ankerplads. Bjergning af Vrag. Sejladsforskrifter. Advarsel*  
 17/912 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taagoknaldsignal udlægges til Forsøg.*  
 38/2117 *England. North Inner Dowsing Tønde N. og W. Tilsanding. Advarsel.*  
 43/2340 *England. Humber Fyrskib W. Vrag „Lucerne“ afmærket.*  
 44/2372 *England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib SW. Vrag afmærket.*  
 44/2373 *England. Newcome Sand. Vrag „Bob Read“ afmærket.*  
 45/2426 *England. Humber Anduvning. Vrag „Riverdon“ afmærket.*  
 46/2473 *Belgien. Wandelaar Fyrskib SE. Vrag afmærket.*

#### Island og Færøerne.

- 1981  
 8/400 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Klofningar Fyr. Advarsel.*  
 8/401 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Króksfjardarnesall. Dybde aftaget. Advarsel.*  
 31/1744 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmanna Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.*  
 42/2301 *Island E.-Kyst. Fáskrúðsfjörðr. Hafnarnes Fyr midlertidig forandret.*  
 47/2524 *Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr midlertidig slukket.*

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1981  
 4/186 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
 8/412 *England. Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelskibe og britiske Luftfartøjer i Nød.*  
 48/2599 *Finland. Oplysning om Isbrydernes Anvendelse.*  
 49/2650 *Sverige. Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32.*  
 49/2651 *Sverige. Karlsborg Radio. Ismeldinger.*  
 49/2652 *Tyskland. Bestemmelser om den tyske Istjenestes Organisation.*  
 1982  
 1/19 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
 1/20 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i danske Farvande.*  
 1/21 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.*  
 1/22 *Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*  
 1/23 *Danmark. Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
 1/25 *Island. Islandske Fyr. Advarsel.*



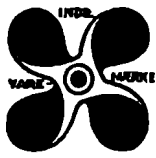


TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

Tel.-Adr. BYSTROM ULEABORG ALLE CODER  
**WILJO BYSTRÖM & CO.**  
SKIBSMÆGLERE og SPEDITØRER  
ULEABORG & HAUKIPUDAS  
Incl. Ijo - Røyttli  
Lloyds Agenter. - Agenter for Nordisk Skibsrederforening og  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Vice-Konsulat for Nederlandene Norsk Vice-Konsulat

# WILÉN & LINDBERG

Etabl. 1912

INDEHAVER: AUGUST LINDBERG  
RAAHE - BRAHESTAD  
(Lapaluoto, Roska, Sinfluoto & Kalajoki-Rahja)

Telegr.-Adr.:  
WILBERG, Brahestad.  
Alle Sjøfarts Coder.

DAMPSKIBS-AGENTER - SKIBSMÆGLERE - FORSIKRINGSAGENTER - SPEDITØRER  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference - The Finnish Shipbrokers' Association  
AGENTER I KØBENHAVN: THE MARITIME AGENCY LTD.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLOF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO  
Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association  
Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- & Sejlskibs-Mægler - Bunkerkul.  
Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.  
Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.  
Tel.-Adr. LENNART, WASA

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

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND  
Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: VICTOREK WASA CODER: ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

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

## A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS»

Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

## O.Y. LAINE & NORDLUND LTD.

RAUMA & DISTRIKT, Finland

Skibsmæglere - Dampskibsagenter - Befragtning  
Spedition - Assurance - Tømmeragenter

Agenter for: Finska Ångfartygs Aktiebolaget

Det Forenede Dampskibsselskab, København

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference  
Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA Coder: A. 1 - Scotts 96  
New Zebra - The Boe Code

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö - Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienstschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö - Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienstschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere - Befragtning

Forsikring - Havariagenter - Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÅFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 3

FREDAG 15. JANUAR 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**SKIBSBYGNING** — I 1931 blev i Danmark sosat 134,837 Tons imod 135,769 Tons **DANMARK HOLDT** Aaret forud, saa Nedgangen for **STILLINGEN** Danmarks Vedkommende har I 1931, **MEN** . . . . ikke været saa mærkbar som andetsteds. I England, for Eksempel, sosattes kun 564,000 Tons imod 1,569,679 Tons i 1930. I Tyskland 151,645 Tons imod 263,066 Tons, i Holland 190,606 imod 363,771 Tons, i Japan 107,731 imod 219,937 Tons.

Naar Danmark ikke mere er imellem de 5 største Skibsbygnings-Nationer — Danmark er Nummer 7 — skyldes det, at baade Italien og Frankrig iaar har bygget meget mere end sidste Aar. Italien 192,955 Tons imod 129,324, Frankrig 172,961 imod 133,275 Tons. De Forenede Stater holder stadig Stillingen som Nummer to med 248,306 Tons imod 339,449 Tons i 1930.

Danmark er som sagt Nummer syv, fulgt i Hælene af Sverige med 115,858 Tons (1930: 131,611 Tons). Men Sverige har betydelig mere Tonnage under Bygning end Danmark i Øjeblikket. I Følge Lloyd's Registers Opgørelse for Oktober Kvartal 1931 havde Sverige 95,380 Tons under Bygning den 31. December imod Danmarks 51,800 Tons.

Ifølge »Scandinavian Shipping Gazette» sosatte Danmark i Oktober Kvartal 14,850 Tons og paabegyndte 9,750 Tons, medens Sverige henholdsvis sosatte og paabegyndte 21,500 og 12,550 Tons. Japan paabegyndte Bygningen af flere Skibe end noget andet Land i nævnte Kvartal, nemlig 38,640 Tons imod Englands 32,300 Tons; til Gengæld sosatte England 68,646 Tons imod Japans 13,396 Tons.

Igaar sosattes paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri **DEN** Det Forenede Dampskibs Selskabs Nybygning til Esbjerg-**NATIONALE** Harwich Ruten. Skibet, hvis **RUTE** Navn bliver »England« har følgende Hoveddimensioner:  
**UDVIDES**

Største Længde	321' 0"
Længde mellem Perpendikulærerne	304' 0"
Største Bredde	44' 0"
Dybde til Awningdæk	28' 0"
Dybgaende lastet	18' 2"
Displacement	4025 Tons
Brutto Tonnage	2761 —
Netto Tonnage	1572 —
Dødvægt	ca. 1700 —

M/S »England«, der bygges som Søsterskib til de tre andre Dieselmotorskibe paa Esbjerg-Harwich Ruten, ventes indsat i Farten omkring den 1. Maj 1932.

Det er paaskønnelsesværdigt, at Det Forenede Dampskibs Selskab i Tider som disse yderligere ud-

bygger den nationale Rute mellem Danmark og England. Vort Landbrug har skellig Grund til at være Ledelsen taknemlig for de enestaaende Transportfaciliteter, som *Forenede* stiller til Disposition for Landbrugseksporten. Turismæssig er Ruten ogsaa en Pryd for Landet, og den vil antagelig i saa Henseende blive udnyttet til fuld Kapacitet, nu Danmark siden Kronens Fald er blevet et virkelig billigt Turistland. Forunderligt er det forøvrigt, at Det Danske Luftfartselskab ikke forlængst har etableret Luftforbindelse mellem København og Esbjerg i Tilknytning til denne Rute. Det vilde sikkert betale sig.

#### DEN SVENSK DAMPFÆRGE TIL ENGLAND

Mange er de Forsøg, der har været gjort fra svensk Side paa at skaffe de fornødne Midler til at etablere en regelmæssig Færgeforbindelse mellem Sverige og England. De er alle blevet opgivet eller henlagt til bedre Tider.

Nu har man i Byen Varberg dannet et Rederiaktieselskab med en Minimums-Kapital af 3 Millioner Kroner (og Maksimum 9 Millioner) med det Formaal at drive Dampfærgeforbindelse paa England. I den An-

ledning skal Byens Havn moderniseres for 2 Millioner Kroner. Anskaffelsen af en moderne Færge anslaaes til 5.2 Millioner. Man »regner med« et Statslaan paa 4 Millioner.

Det sidste skal man vist ikke regne med. Og hvorfor anvende saa mange Penge paa en ny Eksporthavn, naar de nuværende udmærkede Havne — Göteborg og Malmö — ikke udnyttes til fuld Kapacitet?

#### DEN MÆGTIGE TANK-TONNAGE

Til Trods for, at en stor Del Tank-Tonnage er oplagt Verden over, hovedsagelig for Befragternes Regning, bygges der vedblivende kolossalt. Ifølge Lloyd's Registers Statistik var der ultimo December 1,403,795 Tons Skibe under Bygning Verden over. Deraf var de 25 Procent eller 351,320 Tons Tank-Skibe.

Denne Tonnage svarer til 45 Tankbaade, hvoraf de 41 er Motorskibe. De fire Dampskibstankers bygges i England. Alt i alt bygges 83,400 Tons af denne Tonnage i Sverige, 72,400 Tons i Tyskland, 65,441 Tons i England, 39,200 Tons i Spanien, 33,900 Tons i Italien, 24,550 i Holland og 24,535 Tons i Danmark.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### BETRAGTNINGER FRA NORSK REDERHOLD OVERFOR DANSKE SKIBSBYGGERE

Fra innflytelsesrikt Rederside skrives til »N. H. og S. T.«:

I løpet av efterkrigsårene har norske redere som bekjent i stor utstrekning kontrahert sine nybygninger ved danske skibsverfter. I de aller fleste tilfeller er der i forbindelse med disse nybygninger ydet byggelån, som regel for 50 pct. av kontraktsummen til avbetaling i løpet av 5 år efter skibets levering.

I disse for skibsfarten så vanskelige tider, hvor selv den dyktigste intet overskudd kan fremskaffe, stilles man overfor den beklagelige kjensgerning at penger til avdrag på disse byggelån umulig kan skaffes.

Skibsfarten er nu engang en typisk konjunkturforretning, hvor opgang veksler med nedgang. Lignende nedgangsperiode som den vi nu oplever, omenn kanskje ikke så hårdnakket, hadde man også før krigen, og byggerne, hvorav de aller fleste var engelske, gav da utsettelse med avdragene inntil lysere tider oppandt.

Så har også de aller fleste byggere gått frem idag, særlig har man fra engelsk og svensk hold møtt all mulig forståelse og inøtekommenhet.

En lite sinigrende undtagelse danner imidlertid de danske byggere, et forhold som har vakt en betydelig oppmerksomhet blandt norske redere. Riktignok hevder de danske byggere sin gode vilje til å hjelpe; men, sier de, vi kan i grunnen intet gjøre, ti det er i virkeligheten *den danske stat* der har skaffet oss de penger som vi igjen har latt de norske redere få kredit for. Og den danske stat forlanger prompt betaling av renter og avdrag, for pengene er skaffet gjennom et lån optatt i Amerika, og dette lån forfaller i samme tempo som de avdrag som byggernes kontrakter med rederne stipulerer.

Dette høres jo greit; men hvor intet er, har selv keiseren tapt sin rett. Nu er depresjonen over oss i all sin velde, og det virker da nokså frapperende at de danske byggere under påberopelse av en kredittordning med staten, som jo i virkeligheten er de norske redere uvedkommende, og i sine konsekvenser helt ubekjente, utnytter sin juridiske og kontraktmessige rett i fulleste omfang. Det er givet at forholdet, hvis det selles på spissen, vil ha de aller største følger for norske rederes stilling til dansk skibsbygning i fremtiden.

Det er ikke minst på grunn av de norske bestillinger at dansk skibsbygningsindustri har erhvervet sig den betydelige posisjon som den idag inntar i dansk næringsliv, og det synes da å være all årsak til at den danske stat opgir sin passivitet og istedet setter byggerne istand til å imøtekomme sine norske kunder i den utstrekning forretningsmessige hensyn måtte tilsi. Det vil ellers være all fare for at dansk skibsbygningsindustri for fremtiden kommer til å miste sitt betydelige norske klientell.

(Norges Handels- og Søfartstidende).

### NY LINIE FRA ANTWERPEN TIL ISLAND

Det Islandske Dampskibs Selskab henleder Opmærksomheden paa en ny regelmæssig Rute fra Antwerpen til Reykjavik og andre islandske Havne. Det nye ved denne Linje er det, at Besejlingen er direkte uden den Omladning, som ellers finder Sted. Forbindelsen med Island bliver een Gang om Maanedn, og det første Skib i den nye Rute, s.s. »Selfoss« af c. 1200 Tons d.w., vil indlægge Ladning den 11. ds.

Last til Island er ikke særlig rigelig, og man maa andre sig over, hvorledes det der er kan fordeles mellem Bergenske Dampskibsselskab, der sejler til Island via Bergen, og Det Forenede Dampskibsselskab via København og de to å tre engelske Ruleselskaber via Leith og Grimsby. Det er mere end tvivlsomt, om den beskedne Trafik aabner Mulighed for en direkte regelmæssig Forbindelse.

Jean P. Roylackers  
i Scandinavian Shipping Gazette.

### Sejlskibsreder Presser død

Netop i en Tid, hvor der hersker saa daarlige Tider for Skibsfarten og i Særdeleshed for Skipperbyen Marstal re der indløbet et Telegram fra Le Havre i Frankrig om, at den kendte Skibsreder Presser er afgaaet ved Døden.

Dette Dødsfald kan desværre maaske blive af en vis Betydning for Marstal, siger »Erø Avis«.

Presser er en mellem danske Søfolk kendt Skibsreder, og navnlig i Marstal er han kendt af mange, idet han som bekendt ejer de store Barkskibe »Germaine«, »Suzanne«, »Claudia«, der alle er hjemmehørende i Marstal og føres af Kaptajnerne Christensen, Nørregade, Aaberg, Korsør, og Boye, Danmarksgade. Besætningerne bestaar udelukkende af danske Søfolk, deriblandt mange Marstallere. — Presser blev kun ca. 60 Aar gammel.

### SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiler Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i det forløbne Aar, sammenlignet med forrige Aar, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	13,641	22,616,073	11,086	17,532,245
1930	15,277	25,442,822	12,409	20,312,917
Forskjel	÷ 1,636	÷ 2,826,749	÷ 1,321	÷ 2,880,672
	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	20,506	20,870,412	10,559	19,030,091
1930	20,986	21,841,535	11,002	19,045,034
Forskjel	÷ 480	÷ 971,123	÷ 443	÷ 915,543

I Aaret 1931 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 3,586,982 Tons større og 1,497,846 Tons mindre end til Antwerpen sammenlignet med Aaret 1930.

## NORGES, SVERIGES OG DANMARKS HANDELSFLAADER VED AARSSKIFTET

### TILGANG OG AFGANG I 1931

*Ifølge en foreløbig Beregning af det norske Veritas.*

(Fartøjer under 100 T. brutto er ikke medregnet).

#### Norges Handelsflaade.

I 1931 har Handelsflaaden haft en Nettoforøgelse af 143 Skibe og 354,000 T. brutto. Dampskibsflaaden er forøget med 5 Skibe og 63,000 T. (heraf 46,000 Hvalkogeriskibe) og Motorskibsflaaden med 38 Skibe og 292,000 T.

Bruttotilkomsten var 78 Fartøjer paa 402,000 T. Af den nybyggede Tonnage blev 13,000 T. bygget ved norske Værksteder og 356,000 Ton ved udenlandske. Fra Udlandet blev indkøbt 33,000 Ton ældre Skibe.

Bruttoafgangen var 35 Fartøjer paa 48,000 T., heraf solgt til Udlandet 21,000 T.

Den norske Tonnage er nu paa 4,111,000 ton brutto, heraf 1,253,000 T. Tanktonnage, hvilket er 30.5 pCt. af den hele Tonnage.

Under Bygning og bestilt i Norge er der for Tiden 20,600 Ton Brutto mod 26,500 Ton pr. 1. Juli 1931.

Under Bygning og bestilt i Udlandet for norsk Regning er ca. 127,000 Ton brutto mod 250,000 pr. 1. Juli 1931.

### FLERE OPLÆGNINGER

Som spaaet gik Oplægningerne igen denne Uge i Vejret. Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening har denne Uge ialt 103 oplagte Skibe svarende til en Bruttotonnage af 218,854 og Dødvægtstonnage af 337,604 Tons — eller omtrent 26 Procent af Medlemmernes Tonnage.

Ugens Stigning androg 6 Skibe repræsenterende 22,619 Tons.

#### Sveriges Handelsflaade

har i det forløbne Aar haft en Nettotilkomst af 8 Skibe og 63,000 T. brutto.

Bruttotilkomsten var 41 Fartøjer paa 83,000 T.

Ved svenske Værksteder blev for svensk Regning færdigbygget 45,000 T. og i Udlandet 6 Skibe paa tilsammen 22,000 T.

Fra Udlandet blev indkøbt 16,000 T. ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 33 Fartøjer paa 19,600 T., heraf solgt til Udlandet 9,000 T.

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,706,000 Ton brutto.

Under Bygning og bestilt i Sverige (inkl. for udenlandsk Regning) er der 118,000 T. mod 174,000 T. pr. 1. Juli 1931.

#### Danmarks Handelsflaade

har i 1931 haft en Nettotilkomst af 19 Fartøjer og 61,000 Ton.

Bruttotilkomsten var 36 Fartøjer og 77,700 T.

Ved danske Skibsbyggerier blev for dansk Regning færdigbygget 67,000 T. og i Udlandet 2,500 T.

Fra Udlandet blev indkøbt 11 ældre Fartøjer paa tilsammen 7,700 T.

Bruttoafgangen var 17 Fartøjer paa 16,500 T., heraf solgt til Udlandet 12,500 T.

Den danske Handelsflaade er nu paa 1,184,000 T. brutto.

Under Bygning og bestilt i Danmark (inkl. for udenlandsk Regning) er 49,000 T. brutto mod 93,000 pr. 1. Juli 1931.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

*København, den 12. Januar 1932.*

Naar lige undtages det hjemgaaende La Plata Marked samt delvis Sortehavet og Australien, er det lige elendigt, hvor man end vender og drejer sig. Nogle Markeder er helt uden Forretning og Resultatet maa uvægerlig blive en forøget Oplægning, baade her hjemme og rundt omkring i Verden. Nogle enkelte Lyspunkter findes vel, blandt andet noget lysere Udsigter for Olietransporten, og det er maaske det allerbedste Tegn paa, at der er ved at komme Liv i Omsætningen. Den politiske Situation, i Særdeleshed hvad angaar Erstatningsbetalingerne, Valuta-kaos og andre »Smaating«, lægger midlertidig en Dæmper paa den frie Handel og virker moralsk nedbrydende paa alt og alle.

#### TRÆLASTMARKEDET

er — som ventet — uden nogen som helst Interesse. Nogle enkelte prompte Propsladninger udbydes, bl. a. 1,000 Fv. Hangø/Ghent eller Antwerpen 32/6, 7/1,000 Fv. Åbo/Cardiff 40/-. For Juli/August indikeres kun 32/- 1,000 Fv. Uleåborg/Ghent eller Antwerpen. For prompt Lastning sluttedes bl. a. ca. 190 Stds. DBB fra Frederikshavn til Antwerpen og London til £450 Lumpsum (Haveriladning).

Leningrad søger en meget prompt Baad for op til 1,700 Std. DBB til U.K. eller Belgien. Nogen Rate indikeres ikke.

#### KUL, KOKS ETC.

Markedet er saa sandt ikke bedre,; det milde Vejr spiller vel en vis Rolle for Efterspørgslen, men Raterne er i Forvejen saa langt nede, som de kan komme. E.C./Lindholm Pier indikerer 4/6 2/4,000 T., Vejle 4/9 5/- 24/2,800 T.; Horsens 4/6 2,800 T., Nykøbing F. 6/- 1,100 T., Forth/Middelfart 5/9 1,100 T., Aalborg 4/9 2,800 T., Aarhus 5/- 2,300 T., Kbhvn. 4/9 3,000 T. Forth/Danzig 5/3 2,000 T. Glasgow/Randers 6/3 1,100 T. Kul, 8/9 Koks. London/god dansk Havn er igen nede i 7/- 7/3 15/2,000 T. Koks. Hartlepool/Malmø Kr. 6.25 1,800 T. Koks. Rotterdam/Limhamn Kr. 6.50 1,800 T. Koks. Danzig har en hel Del Laster til Holland, Frankrig, hovedsagelig 15/2,000 T. Partier til smaa Rater.

#### MIDDELHAVET etc.

Kulbefragtingen har været livligere, og Baade paa 5/6,000 T. har et bedre Marked end de mindre Størrelser, om end Raterne foreløbig ikke viser nævneværdig Forandring. Sfax/Dublin betalte 8/- 5,700 T., Birkenhead 9/- 3,700 T. Huelva/U.S.A. 12/- 4,600 T. Frugt fra Spanien er noget svagere. Alexandria/Hull indikerer kun 9/-, Constanza/Danmark har betalt 14/- Basis een Havn, 4,500 T. prompt. Sortehavet/U.K. Kont. slutter »freely«; Raterne varierer mellem 10/9 og 11/6.

## Ø.K.'s MOTOR-LINER "ERRIA" † FRA SØ, HAVN OG VÆRFT †

I de to sidste Numre af »Dansk Søfarts Tidende« har vi bragt Meddelelser om Det Østasiatiske Kompagni's nye Motorskib »Erria«, den danske Handelsflaades hurtigste Skib. Vi bringer i Dag nogle supplerende Oplysninger:

Skibet, som er bygget til British Lloyd's højeste Klasse + 100.A.I., har følgende Hoveddimensioner:

Længde (største) 158' 4"; Bredde paa Spant 62' 0"; Dybde til overste Dæk 37' 3"; Brutto Tonnagen er 8,636; Netto Tonnagen er 5,481.

Hovedmaskineriet, som bestaar af 2 Stk. 6-cylindrede B. & W. Totaks Motorer, kan udvikle 9,500 IHK, som giver Skibet en Fart i lastet Tilstand af 16 Knob.

Hjælpemaskineriet omfatter bl. a. 3 Stk. 4-cyl. Totaks Dieselmotorer, leveret af B. & W.

Skibet er forsynet med 2 gennemgaaende Staaldek, og yderligere Mellemdæk i Nr. 1 og Nr. 3 Lastrum. Der er 5 store Luger til Lastrummene, som ialt rummer 533,520 cubf. Grain, og som betjenes af 12 Stk. Lossebomme med tilhørende elektriske Spil af Ths. B. Thrige's Fabrikat, og med Løfteevne varierende fra 7 til 3 Tons. Yderligere er Skibet forsynet med en Svarbom til 40 Tons Vægt og med 2 elektriske Svingkraner til 3 Tons Løfteevne.

Styremaskinen, som er leveret af Thomas B. Thrige, er af dette Firmas rent elektriske Type.

Ankerspillet er ligeledes elektrisk drevet og leveret af Thomas B. Thrige.

Alle Kamre og Saloner ventileres og opvarmes ved at blæse Luft ind i Rummene, og det opnaas herved, at de almindelige elektriske Vifter og Varmeovne kan undværes. Ventilationssystemet er leveret af De Forenede Jernstøberier, Næstved.

Overalt i Kamre og Saloner er der som Gulvbelægning benyttet den lydæmpende Gummibelægning Ruboleum, leveret af Firmaet Rowan og Boden Ltd., Glasgow.

Skibet er forsynet med oliefyret Købys, (leveret af De Forenede Jernstøberier, København), og der findes ombord meget rummelige Kølerum med Kølemaskiner til Proviant etc. (Kølemaskineriet er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus). I Stirridset og i Bar-Rum er anbragt store Frigidaire Skabe.

I agterste Dækshus er indrettet Vaskeri med Vaskemaskiner, Tørremaskiner, Rulle- og Strygemaskiner, alt for elektrisk Drift.

Redningsmateriellet er betydeligt over Lovens Fordringer, og Redningsbaadene er anbragt under Columbus Kvadrantdividder af nyeste Model.

Skibet er forsynet med en kraftig Radiostation og et Radiopejleapparat, leveret af A/S Elektromekano, København.

Bygningen af Skibet blev paabegyndt i Begyndelsen af dette Aar, og Afsløningen foregik den 5. September, saaledes at Skibet er blevet bygget meget hurtigt, særlig naar man tager Hensyn til den store Passagerindretning.

### Skiftningsomkostninger i Rouen

For Tribunalet i Rouen har Danske Rederes Retsværn ladet procedere en Sag angaaende Betaling af Skiftningsomkostninger. Dommen blev afsagt d. 7. August 1931, og Tribunalet statuerede deri, at et Skib ikke er pligtig at losse mere end et Sted i Havnen; Befragternes Agenter, der havde ladet det paagældende Skib skifte 2 Gange, blev derfor dømt til at betale de ved Skiftningen paaløbne Omkostninger. Appelfristen er nu udløbet, og det dømlte Firma har ikke appelleret, hvorfor Dommen indtil videre maa anses som Udtryk for fransk Retsopfattelse paa dette Punkt.

Hvis en Ladningsmodtager i en fransk Havn forlanger, at Skibet skal skifte, bør Kaptajnen under Henvisning til den omhandlede Dom gøre det til en Betingelse for at skifte, at Modtageren betaler de Omkostninger, der maatte paaløbe derved.

### Ny Færø-Skonnert af Stablen

Paa Ring Andersens Værft løb Kl. 2½ i Onsdags 3-mastede Fiskekutter »Havfrugin« af Stablen.

Skibet, der bærer Værftets 152 Byggenummer, leveres til Skibsfører Hans Olsen, Vestmanhamn paa Færøerne. Det er paa 15 Bruttotons og faar installeret en 28—30 HK. Tuxham-Motor.

### Nedgang i Antwerpen Trafiken

Trafiken paa Antwerpen Havn er følelig ramt af Verdenskrisen, idet Indtægterne, der i 1930 var 67,9 Mill. Francs, nu beregnes til 64,8 Mill. Francs for 1931, altsaa en Nedgang paa 3 Mill. Francs.

Af den foreliggende Opgørelse ses, at der i de første 9 Maaneder anløb 347 Skibe paa 732,000 Tons mindre end i den tilsvarende Periode af 1930. Importmængden var 7,6 Mill. Tons, eller 16,000 Tons mere end i 1930, men til Gengæld var der stor Tilbagegang i Eksportmængden, nemlig fra 8,8 Mill. Tons i 1930 til 7,7 Mill. Tons i 1931, begge Tal beregnet for de første ni Maaneder.

### Reddet af Styrmanden fra »Dronning Maud«

En ung Dame styrtede sig i Torsdags i Vandet ved Langeliniemolen.

Efter at hun var kommen ned i det kolde Vand, fortrold hun sin Hensigt og raabte om Hjælp. Hendes Raab blev hørt af Styrmanden paa »Dronning Maud«, der ligger ved Molen. Han roede ud i en Jolle og fik den unge Dame halet op. Hun blev derefter transporteret til Kommunehospitalet. Hun var saa medtaget, at hun ikke kunde tale. Politiet har til Morgen faaet hendes Identitet fastslaaet, og hendes Paarørende har derefter taget sig af hende.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kainiten fra Tyskland er igen paa Markedet. Følgende Slutninger rapporteres:

3,300 T. Weser/Pensacola \$2.50; 4,500 T. Elbe/Wilmington \$2.50; 3,900 T. Vesper/Charleston \$2.40; 4,100 T. Vesper/Savannah \$2.40. Kul Emden/Staterne offereres til 6/9 7/-; Koks E.C./U.S.A. 10/- 10/6. Wales/Havana 7/6 5,000 T., St. Thomas 7/3 7/6 5/6,000 T. Wales/Halifax 8/3 8/6 2,500 T.

De amerikanske Markeder fortsætter lige daarligt og flere og flere Baade maa imidlertid lægges op. San Domingo/U.K. Kont. kan gøres til 13/6 14/-, 3/5,000 T. Gulfen/U.K. og Østen har taget nogle store Baade paa Lumpsumbasis. Freeport/Harburg 3,000 T. Svovl er gaaet med Liner til \$2, og smaa Partier Salpeter er skibet fra Hopewell. Oliekager Gulfen/Danmark »bookes« til Rulebaadene til omkring \$4.25.

Fra Pacific til Europa noteres nu 22/6 imod 23/6 sidst.

#### SYDAMERIKA

Udgaaende Kul ligger forankret ved 9/- Buenos Aires, 9/6d. Rosario, 8/- Rio. I et eneste særligt Tilfælde betaltes 9/6 fra Hull eller Immingham til Buenos Aires. Det hjemgaaende Marked har været særdeles livligt hele Ugen med faste, lildels stigende Raler. Efterspørgselen er nu noget afslappet, da den store Mængde Ladninger skal disponeres over, inden der

tages fat igen. Fra Buenos Aires til A/R er betalt 17/- Jan.-Febr., 17/6 Jan. Rosario/A-R 18/- Jan./Febr. og San Lorenzo/U.K. B/H 18/6 19/3 Jan. og Jan./Febr. Bahia Blanca/Antwerpen direkte 17/9, Jan. Da den tilstedeværende prompte Tonnage ikke er overvældende stor, ventes et fortsat fast Marked. Til Skandinavien opnaas ca. 20/6 for 5/6,000 T. Febr.

Chile/Kont. Jan./Febr. ses sluttet til 22/9 23/-.

#### ØSTEN

Kornbefragtningen fra Australien til Shanghai er aftaget meget, hvorimod der er kommet fornyet Efterspørgsel til Europa. Raterne er rigtignok noget decimeret, nemlig 26/6 27/- Sydney Lastning, for løs Hvede. Vladivostock noteres uforandret i 27/6. Rangoon/A-H per Febr. 26/3. Cape Town/London 3,000 T. Majs pr. Febr. 17/6; Sydafrika/Canada, Marts/April, 18/6.

#### TIME-CHARTER

Vestindien er mere end sløj.

3,950 T. Rundrejse 60 c.; 3,350 T. Rundrejse 75 c.; 2,760 T. Rundrejse 87½ c.; 2,600 T. Rundrejse \$1.05; 3,400 T. 2/2½ Md. 85 c.

Europæisk Fart: 1,900 T. 2/2 Mdr. 5/-.

Tank: Enkelt af de oplagte limechartrede Baade er igen kommet i Fart og der er gjort noget mere paa Rejsebasis.

## QUICK DESPATCHES IN FINLAND

Den haarde Konkurrence i Finland mellem de to ledende Stevedore Organisationer har uden Tvivl i udpræget Grad været i Redernes Favør. Ikke alene har Priserne i det forløbne Aar været yderst rimelige — i mange Tilfælde, f. Eks. i Trångsund Distrikt, har Stevedorerne sikkert arbejdet med store Tab — men Konkurrencen har ogsaa bevirket glimrende Ekspeditioner til Skibene. Vi berettede i vort Nr. af 16. December, at s.s. "Savonia" paa 805 Stds. var blevet ballastet paa 2 Dage 15 Timer eller 63 Arbejdstimer, hvilket vil sige knapt 13 Stds. pr. Time, men det synes nu, at Rekorden for hurtig Lastning indehaves af Firmaet O/y Ernst Sohn Ltd. i Trångsund, idet dette Firma lastede s.s. »Estrid« tilhørende Dampskibsselskabet Torm i København med 654 Stds. i 33 Arbejdstimer eller ca. 20 Stds. pr. Time.

For blot nogle Aar siden maatte 100 Stds. Lastning pr. Dag regnes for en tip-top Ekspedition og Normalen var 80 Stds. Deals, 60 Stds. Boards og 40 Stds. Battens, men i denne Forbindelse maa vi ogsaa pege paa den voksende Forstaaelse hos Afskiberne i Finland. Det er et umiskendeligt Faktum, at der fra en Række af de ledende Afskiberes Side gores store Anstrengelser for at forbedre Ekspeditionerne, dels ved at have Lasten klar til Afskibning ved Skibenes Ankomst, dels gennem udstrakt Overtidsarbejde i Brædgårdene under Lastningen.

De udmærkede Ekspeditioner har efter vor Mening gjort sit til, at Finland paa en saa effektiv Maade har været i Stand til at optage Konkurrencen paa Fragtmarkederne og at Rederne har foretrukket Ladninger fra Finland.

### God Bjergeløn

I første Halvdel af forrige Maaned bjergede Fiskeskipper Niels Chr. Simonsen den hollandske Tjalk »Immanuel« ind til Eshjerg, da han fandt den drivende for Vind og Sø mellem Blaavandshuk og Hornsrev.

Bjergningen var meget besværlig og under stærk Taage; men man har nu ogsaa fra hollandsk Side vist sin Erkendtlighed ved at udbetale en Bjergeløn af 2500 Kr. til Fiskeskipper Simonsen.

### Dampskibsselskabet »Skandia« konkurs

Bestyrelse og Redere for Dampskibsselskabet »Skandia« har til Sø- og Handelsretten indgivet Begæring om Konkurs. Retten vil derefter i de nærmeste Dage tage Bestemmelse om midlertidig Bestyrer af Boet.

Dampskibsselskabet »Skandia«, hvis Ledere var Schach Stenberg & Co., Grossererne Andreas Erlandsen og J. Høegh-Guldberg, har eksisteret i to Omgange med Indehaverne af Firmaet Schach Stenberg og Co. som korrponderende Redere.

### Pensioneret Eshjerg Lods Død

Pens. Lods Ole Olesen, Bramminge, er afgaaet ved Døden i sit Hjem Mandag Aften 69 Aar gammel. Han var født i Nordby paa Fanø, og efter at have sejlet nogle Aar som Styrmand blev han i 1890 ansat ved Eshjerg Lodseri; kort Tid efter tog han Bopæl i Eshjerg, men da han i 1925 tog sin Afsked med Pension, flyttede han til Bramminge. Olesen var en dygtig og velanset Lods, afholdt af alle, som kendte ham. Han efterlader sig Hustru og 4 Børn.

### Tungt Julebudskab

For Gaardejer Brun og Hustru, Kjelst ved Varde, blev Julen tung, idet de da fik Budskabet om deres unge Søns Forlis med et svensk Skib i Østersøen. Han var eneste Søn, saa Forældrene samtykkede nødig med hans Udfærd til Søen og fulgte med en vis Ængstelse og Spænding hans Færden, thi det var som de anede noget slemt.

### Dristig ung Dame

Den 20-aarige Frk. Almo Cederholm fra Stockholm foretog kort for Jul alene i en aaben Baad af Skærgaardstypen og forsynet med en Paahængsmotor en Rejse over Østersøen til Wien via Danzig og forskellige tyske og østerrigske Floder. Rejsen tog henved 3 Uger. Det er Frk. Cederholms Hensigt til Paaske at foretage Hjemturen til Stockholm i den samme Baad og paa samme Maade.

### Dansk Forsikrings Aarbog

»Assurancetidende« har igen i Aar udsendt under de Herrer Oscar Rechenдорff og Karl Larsens dygtige Redaktion det fortræffelige Værk »Dansk Forsikrings-Aarbog«. Denne meget værdifulde Aarbog ser i Aar Lyset for 28de Gang. Aarbogen indledes denne Gang med appreciative Biografier af de to fremragende Assurandører, Direktør Eigil Bramsen og Dr. polit. Jens Pedersen.

### Smuk Nytaars-Opmærksomhed

Igen i Aar har Bianco Lunos Bogtrykkeri glædet Venner og Forretningsforbindelser med at udsende en Bilibil-udgave af et klassisk Værk. Denne Gang er Nytaarsopmærksomheden Poul Møllers »En dansk Students Eventyr«, der er en ren Lækkerbid for Bogsamlere og et smukt Brev paa dansk Trykkerikonsts høje Stade.

## P. BORNHOLDT & CO.'s 60 AARS JUBILÆUM

Den 1. Februar 1872 startedes i Riga af nu afdøde Etatsraad P. Bornholdt det ansete Firma P. Bornholdt & Co., som navnlig i Tiden før Krigen spillede en stor Rolle i det dansk-russiske Handelssamkvem.

Firmaet voksede hurtigt, og Filialer dannedes først i Libau, senere i Reval, Windau og i daværende St. Petersburg. En hel Række af kendte danske Redere fik hos Bornholdts den første udenlandske shipping Uddannelse.

I 1909 blev Firmaets nuværende Seniorchef, Kammerjunker M. A. Creagh-Bornholdt optaget som Medindehaver. I 1920 optoges Grosserer Selmer-Jørgensen som Medindehaver af Firmaet.

P. Bornholdt & Co. repræsenterer en Række af skandinaviske og udenlandske Selskaber i Riga. Deriblandt Svea, Stockholm, Nordenfjeldske, Trondhjem, Finska Ångfartygsselskab, Willh. Wilhelmsen, Tonsberg, de Brattske Rederier i Gøteborg, Svenska Amerika Linien, Moore & Mc Cormack, Ellerman Wilson Line etc. etc. etc.

Skibsreder R. A. Robbert har i over 30 Aar været Bornholdts danske Repræsentant.

## RUSLAND KØBER TANKSKIBE I DANMARK

Odense Staalskibsværfts Ejer, Skibsreder A. P. Møller, har i nogen Tid ligget i Forhandling med Sovjet-Rusland om Salg af det 9,000 Tons store Motortankskib »Benthe Mærsk«, som Odense-Værftet nylig har færdigbygget til Hr. Møllers egne Rederier, Dampskibsselskabet 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg. Og nu er Købet gaet i Orden.

Et Selskab, bestaaende af 14 russiske Somænd, under Ledelse af Kaptajn Georg Büttner fra Odessa var om Bord i »Benthe Mærsk« paa Prøveturen med Skibet. Ogsaa Værftets Direktør, Konsul Westh, ledsagede Russerne paa Prøveturen til København.

Det er Hensigten, det skal sejle med Benzin fra Sortehavsegnene til England og Frankrig.

For et Par Maaneder siden købtes i Gøteborg et lignende Tankskib, der nu gaar paa samme Rute som den »Benthe Mærsk« skal befare; det var de samme Folk, der hentede det svenske Skib og førte det til Sortehavet.

Et Forlydende vil vide, at Sovjetregeringen i den nærmeste Fremtid vil indlede Forhandlinger med Odenseværftet om ny Leverancer.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

## AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## FREDERICIA

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«**Rechnitzer, Thomsen & Co.**EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
Aalborg**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

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

## FREDERIKSHAVN

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## FREDERIKSSUND

**A. J. HOLM**EDSV. SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSSUND**TELEFON: 446  
TLGR.-ADR.: MÆGLEREN

Vandstand i Havnen 8,2 m.

## KJØGE

**Rasmus Christensen**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SHIPBROKER - SCHIFFSMÄKLER  
**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Rac1st“

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KOLDING

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

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

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSENBEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“ - STATS-TELF. 10. - TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. - 6 - 16 - 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## PERSONALIA

## 25 Aars Jubilæum

1ste Maskinmester Axel Edvard Dragsted Ottosen blev ansat i D.F.D.S. som Maskinassistent i s.s. »Oscar II« den 16. Januar 1907 og forfremmet til Undermaskinmester fra den 23. Juli 1909.

Mester Ottosens Tjenestetid har, siden han i 1913 paa mønstredes Selskabs første Motorskib »California«, særlig været i Motormaskinerier, idet han foruden »California« har sejlet med »Oregon«.

Han har derefter ført Tilsyn med Selskabets Nybygning m.s. »Odense«, i hvilken han fungerede som 1ste Maskinmester fra den gik i Fart i 1924 og udnævntes til 1ste Maskinmester fra 1. August 1929.

I 1930 overtog Mester Ottosen Tilsynet med Nybygningen »Vistula« og har, siden det den 10. Juni s. A. gik i Fart, været ansat i dette Skib.

## ER SVENSK

## SØMÆND UGUDELIGE ?

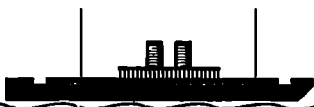
Sømandshjemmets Bestyrelse i Landskrona havde Storrige Onsdag indbudt 80 Sømænd til Julefest i Forsamlingshjemmet. Men Bestyrelsen ventede for-gæves — der kom ingen Gæster. Udenfor Hjemmet stod der imidlertid nogle Julefest-Strejkevagter, der forklarede Bestyrelsen, at svenske Sømænd ikke havde Religion og ikke ønskede at modtage Gaver, naar disse som i dette Tilfælde var sammenknyttet med Religionen.

Den virkelige Aarsag til denne ejendommelige Julegave-Strejke var sikkert Sømandshjemmets Bestyrelses Vægning ved at afholde Julefesten i »Folkets Hus«.

Som Følge af »Strejken« har flere Bestyrelsesmedlemmer af Sømandshjemmet stillet deres Mandater til Raadighed.

## POSITIONSLISTE

PR. 12. JAN. 1932



## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten  
s.s. *Aalborg*, Larsen, ank. Randers 10.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Køge 8.1.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Vladivostok 8.1. til Dalny.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 9.1. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Marseille 11.1. til Valencia Red.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Frederiksstad 9.1.  
s.s. *Alsund*, Petersen, ank. Newport News 6.1.  
s.s. *Amalienborg*, Dissing Sørensen, ank. Murmansk 1.1.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. San Mignel 10.1. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Town 29.12. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 31.12. til Madeira.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Randers 8.1.  
s.s. *Arkansas*, Kajs, afg. Rotterdam 12.1. til Randers.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Shanghai 7.1.  
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Valencia 7.1.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Ocean Isl. 7.1.  
m.s. *Australien*, Krarup, afg. Port Said 11.1. til Kbhvn.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Birgit*, Liisberg, afg. Galipoli 5.1. til Antwerp.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. London 9.1. til Kbhvn.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, pass. Perim 6.1. p. R. t. Colombo.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Progress 31.12.  
s.s. *Brasillen*, Botfeldt, afg. Kbhvn. 11.1. til Odense.  
s.s. *Brattingborg*, ank. Kbhvn. 7.12.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Odense 10.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. St. Nazaire 9.1.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 11.1. til Kbhvn.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Barbados 31.12. til St. John N. B.  
s.s. *Brynhild*, Thomsen, ank. Randers 10.1.

## C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 31° N 22° V 9.1.  
m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Gyhrs, afg. Buenos Aires 9.1. til Kbhvn. via Santos, Rio og Bahia.  
s.s. *Charkow*, Holst, ank. Antwerpen 8.1.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hongkong 10.1.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Cape Race 10.1. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. New York 6.1.  
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Baltimore 7.1.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dana*, Bang, Holbæk 9.1.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Gibraltar 5.1. p. R. t. Port Said.  
m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Baton Rouge 6.1.  
s.s. *Dansborg*, ank. Kbhvn. 8.12.  
s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 8.1.

s.s. *Douro*, Raaschou, ank. Kbhvn. 10.1.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal ank. Kbhvn. 21.12.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Algier 9.1. til Tunis.  
s.s. *Elie*, Clausen, pass. Ushant 7.1. p. R. t. Ancona.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Kenitra 9.1.  
s.s. *Elsborg*, ank. Kbhvn. 14.12.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Middelbro 10.1.  
s.s. *Estland*, Stage, ank. London 6.1.  
s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 5.1. til Panama Canal.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggens, ank. Kbhvn. 24.12.  
m.s. *Fionia*, Væring, pass. Finisterre 10.1. p. R. t. Port Said.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 12.1. til Kbhvn.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Aalborg 25.12. til Buenos Aires.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Kbhvn. 20.12.  
s.s. *Fredensborg*, Thorn, ank. Kalundborg 2.1.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Tarafa 4.1.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, afg. Kbhvn. 11.1. til Hamborg.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Kbhvn. 11.1.  
s.s. *Gorn*, Bastholm, afg. Houston 28.12. til Rotterdam.  
s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Masnedund 10.1.  
m.s. *Guldborg*, Møllerup, pass. Gibraltar 9.1.

## H

s.s. *Hafnia*, forventes Kbhvn. 13.1.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Ceuta 10.1.  
s.s. *Hammershus*, ank. Kbhvn. 22.12.  
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Horsens 9.1.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Thomsen, ank. Liverpool 8.1.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 12.1. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, West-Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. San Francisco 4.1. til Seattle.  
m.s. *Indien*, Broner, afg. Vancouver 6.1.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Kbhvn. 30.12. p. R. t. Venedig.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 1. 1932.

London .....	18,12	Madrid .....	45,60
New York .....	538,50	Amsterdam .....	216,50
Berlin .....	127,25	Stockholm .....	101,65
Paris .....	21,15	Oslo .....	99,25
Antwerpen .....	74,75	Helsingfors .....	8,00
Zürich .....	105,25	Prag .....	16,10
Rom .....	27,35		



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV  
Statstelefon Nr. 7  
Telegr.-Adr.: „Andrea“ Telefon Nr. 108, 408 & 618

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
RANDERS  
Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY  
Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

**CARL HASSAGER & CO**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
RANDERS  
Telefoner 91 & 92 Telegram-Adr. "Hassager"

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

RUDKØBING

**ERIK ANDERSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
Telegramadr.: L'LOYDS  
Skibsmægleren SUB AGENCY  
Telefoner: 169 - 173  
Mægleren privat 120  
RUDKØBING

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
ODENSE  
TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

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

SØNDERBORG

**FRIIS & FREDERIKSEN**

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

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SØNDERBORG  
TELEFONER: 269 - 469 TELEGR.-ADR.: »CODAN«

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«

ROTTERDAM

**WILTON'S  
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER  
REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. „WILTON, ROTTERDAM“ TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark  
R. A. ROBBERT, Amaliegade 35, København, K.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER  
Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker, 14-15 8128-8148  
BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST  
Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telf. Central 1504. Telegr.-Adr. »MARAG«

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

m.s. *Ireland*, Petersen, ank. Antwerpen 4.1.  
s.s. *Island*, Lydersen afg. Reykjavik 11.1. til Thorshavn-Leith-Kbhvn.  
s.s. *Ivar*, afg. Antwerpen 23.12. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Oslo 9.1. til Antwerpen.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Coconada 3.1. til Perim.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 6.1.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Stettin 10.1.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Hamborg 8.1.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig 8.1. til Garston.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.Oslo Ruten.  
s.s. *Kosciuszko*, Borkowski, ank. Gdynia 1.10.  
s.s. *Kronborg*, Nielsen, ank. Kbhvn. 12.12.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Colombo 9.1. til Perim.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Helsingør 11.1.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Kbhvn. 28.12.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
s.s. *London*, Hansen, afg. West Hartlepool 9.1. til Odense.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 31.12.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 9.1.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Boston 30.12. til Gulfport.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Port Said 7.1. til Rotterdam.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Catania 10.1.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Maria Toft*, pass. Dunnet Head 10.1.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Sousse 7.1.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Teneriffe 27.12. til Buenos Aires.  
m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Bangkok 7.1.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen 7.1. til Casablanca.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 7.1.  
s.s. *Nevada*, Arcl, afg. Kbhvn. 6.1. til New York.  
s.s. *Nidaros*, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Oran 6.1.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Hamborg 10.1.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Norrsundet 6.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York 11.1.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Leixoes 8.1. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. Seattle 4.1.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Swansea 9.1. til Barcelona.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. London 5.1.

s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 2.1.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 8.1.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, ank. Odense 8.1.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Rotterdam 10.1.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. 11.1. til Nakskov.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Trondhjem 10.1.  
s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Burriana 9.1.  
s.s. *Scandia*, Rasmussen, pass. Key West 9.1. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, afg. Aarhus, 11.1.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Reval 11.1. til Riga.  
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Tyne 6.1.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Siam*, Andersen, ank. Hamborg 10.1.  
s.s. *Sigrun*, Hav, afg. Kbhvn. 9.1. til Antwerp.  
s.s. *Silkeborg*, afg. Kbhvn. 21.12.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Norrkøping 31.12.  
s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Havre 10.1.  
s.s. *Skodsborg*, Bercholl, afg. Leith 8.1.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Burriana 9.1.  
s.s. *Spigerborg*, Sonnichsen, ank. Kbhvn. 2.1.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 29.12.  
s.s. *Stegelborg*, Larsen, pass. Skagen 10.1.  
m.s. *Stjerneborg*, Rosenhøj, ank. Shanghai 5.1.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 1.1.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. New York 9.1. til Kbhvn.  
s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Swansea 7.1. til Kbhvn.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Helsingør forv. 13.1. til Antwerpen.  
s.s. *Søborg*, Hansen, pass. Skagen 10.1.  
s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Odense 9.1.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Panama 31.12.  
s.s. *Tennessee*, afg. Kbhvn. 7.1. til Antwerpen.  
s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Havre 11.1.  
s.s. *Tjaldur*, i Dok i Aalborg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 9.1. til Antwerpen.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. St. Thomas 1.1. til Hamborg.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Carontes 9.1.  
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Barcelona 9.1. til Catania.  
s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Caibarien 8.1.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Frederikshavn 13.1.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Holbæk 9.1.  
s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Casablanca 31.12.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Campana 9.1.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Aabenraa 12.1.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 31.12. til Buenos Aires.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig forv. 12.1. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 10.1.

## Y

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

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Gdynia 11.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 11. JANUAR 1932

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Kristiansand 5.1.

3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Poole 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. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



## SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

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

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24-I  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## HOWALDTSWERKE A.-G. ■ KIEL & HAMBURG

SKIBSVÆRFT · MASKINFABRIK · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere

Lægtene · Pontoner · Trawlere · Flydedokke.

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.

## PAULSEN & IVERS

SKIBSMÆGLERE

K I E L  
K A N A L

H O L T E N A U — K I E L — B R U N S B Ü T T E L

B U N K E R K U L · B U N K E R O L I E

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

## ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 85, København.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE  
eller  
"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPKIBBAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON · LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      *Telegr.-Adr.:*

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lamberte
Newport, Mon.. 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose, »Newcastle
Tyne Dock. 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose »Grimsby
Immingham, Dock Offices . . . . .	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

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

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

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

**Price 13/-** postage paid.

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

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftete

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

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Løstefarver etc.  
fra Th. Høeg

HAMBURG

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«.

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**Harald Stornes & Co.**TELEGRAM-ADR.:  
ANGAF

CASABLANCA

SKIBSMÆGLERE &amp; BEFRAGTNINGSAGENTER

CODER: BOE, SCOTTS, BENTLEY

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

DAMPKIBSELSKABERNE

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsredere

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr.: »Mariusøns«

Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4

København V.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 31.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-  
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 4

FREDAG 22. JANUAR 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### KRISENS SVØBESLAG

»Hvad vilde De gøre, hvis De var Danmarks økonomiske Diktator,« spurgte jeg et af Rigets største Mænd. Svaret lød: »Hæve min Gage og melde mig syg,

dette kan jeg ikke overse.«

Ejheller er det nemt at faa et Overblik, eller at blive enig med sig selv og andre, om hvad der skal og bør gøres. Og er man ikke helt sikker, hersker der den mindste Tvivl i ens Sjæl, saa bør man følge det gamle engelske Raad: »Hvis Du er i Tvivl, saa lad være med at gøre noget.« Det er sikkert en udmærket Politik i Øjeblikket, ialt Fald saa længe, at man ikke trædes over Tærne for kraftigt af andre Nationer. Saa maa man slaa igen, dog uden at glemme, at det er en daarlig Forretning at skære Næsen af sig selv, om det end kan genere ens Uven nok saa meget.

Har vi ikke følt Krisen før, saa svier dens Svøbeslag os nu om Ørene. Vor offentlige Mening har i det sidste Aarstid hoveret over Tilstandene i Chicago og andre Storbyer, hvor det har knebet med at finde Lønninger til de kommunalt ansatte. Nu ser vi vore Borgmestre gaa Tiggengang til Bankerne og faa Afslag paa Krav om Laan til at møde de Fordringer, som letsindig Kommunalpolitik har skabt. Selvfølgelig gaar det i Orden med et saadant Laan — Kommunen maa jo skaffe Penge til Lønninger, skriver et af de store Blade. Er det saa ganske givet? Det skulde Myndighederne i Chicago vel ogsaa. Men hidtil har de ikke skaffet dem, hvis de danske Blades Beretninger herom ikke er forkerte. Er der da et særlig Forsyn, der vaager over Københavns Borgere og deres magistratlige Tjeneres Ve og Vel? Det vil vel nok vise sig, at der skaffes Magistraten det Laan. Men det skaffes, lad os ikke glemme det, paa vort Erhvervslivs Bekostning. Det kniber nu haardt at skaffe de nødvendige Midler til at holde den private Produktion i Gang. Naar de likvide Midler Gang paa Gang beslaglægges til Laan til Stat og Kommune, bliver Situationen naturligvis værre og værre, særlig da vore Bankledere i deres ubegribelige Vis-

## OPLÆGNINGS-TRAGEDIEN

Igen denne Uge en Stigning. Medlemmer af »Dansk Dampskibsrederiforening har nu i alt 107 Skibe oplagte, svarende til en Bruttotonnage af 225,173 Tons og en Dødvægtstonnage af 347,714 Tons. Altsaa en Stigning paa 4 Skibe og 10,100 Tons d.w.

Foruden disse Skibe og Sejlskibene har Ikke-Medlemmer af Rederiforeningen oplagt ca. 27,000 Tons.

dom paa kunstig Vis holder Seddelcirkulationen nede. Naar det i Dag til Trods for vor mægtige Landbrugs-eksport er saa uhyre vanskeligt eller umuligt at fremtrylle den fornødne udenlandske Valuta, saa skyldes det i første Omfang, at Tilbagebetalingen af det store Statslaan i Dollars opslugte vore udenlandske Valutareserver. Men hvorfor fornyede vi ikke det Laan, naar Amerikanerne var villige? Og det var de jo.

For Skibsfarten ligger Forholdene værre end nogen- sinde. Fragraterne er utilfredsstillende, altsaa tab- givende i de fleste Tilfælde.

\* \* \*

**BRITISKE  
STYRMÆND  
SOM MATROSER  
OG FYRBØDERE**

Jeg omtalte i Nytaarsnumret af *Dansk Søfarts Tidende* de strenge Tider, som baade Besætning og Officerer paa de oplagte danske Skibe led under. Det er kun en daarlig Trøst, at Forholdene ikke er bedre andre

Steder. Dette gælder navnlig for Styrmandene, der vist nok er vanskeligere stillet end andre arbejdsløse, der dog undertiden kan redde sig en ekstra job.

I England har Styrmandene det ogsaa fortvivlende. Mange af dem har taget fat som almindelige Sømænd og Fyrbødere og Stewards, hvad Besætningerne selvfølgelig ikke kan lide, og som maaske ogsaa kan svække de paagældende Styrmands Avtoritet. Et Par af de større engelske Rederier har derfor besluttet sig til at lade enkelte af deres Skibe sejle med en Besætning bestaaende udelukkende af Styrmand og Mestre. Paa denne Maade bevarer Selskabet til bedre Tider deres Stab af dygtige Officerer og disse spares for Arbejdsløshedens værste Ydmygelser.

Ved Aarets Begyndelse gik alle Lønninger for de engelske Officerer ned med fra 20 til 10 Procent; Forhandlingerne mellem Rederne og Skibsofficerernes Organisationer havde ikke staaet længe paa, og de sidstnævnte var praktisk talt straks gaaet ind paa Redernes Krav under Hensyntagen til de fortvivlede Forhold paa det internationale Fragtmarked.

Efter at disse Forhandlinger var ført til Ende, har the National Maritime Board i de sidste Uger ført Forhandlinger med Sømændene og Fyrbøderne. Rederne kræver Sømændenes og Fyrbødernes Maanedshyre nedsat med 30 shillings, og det lader til, at dette gaar i Orden.

Kravene paa Fagforeningskasserne er i Øjeblikket meget store, da cirka 40,000 Sømænd og Fyrbødere er uden Arbejde.

\* \* \*

**DANSK  
STYRMANDS-  
FORENING  
JUBILERER**

Smukt synger Knud Andersen, selv gammel Styrmand, om sin Fagforening, Dansk Styrmandsforening, der paa Onsdag fejrer sit 25 Aars Jubilæum. Sø-

ens Skjald beretter:

*Vi, der for ud over Havenes blaanende Øde,  
savned en Kraft til at være vor Værge i Land,  
en, der med Smidighed, Styrke og Mod kunde møde  
alle de splittende Byger, der true vor Stand.*

*Nu, da du myndig og anset i Land og paa Have  
staar som en juldgyldig Repræsentant for vor Stand,  
strømmer vor Tillid imod dig i Fødselsdagsgave,  
banker vort Hjerte imod dig fra Sø og fra Land.*

Knud Andersen og hans Kolleger har skellig Grund til at synges ved dette Jubilæum, for Dansk Styrmandsforening har været sine Medlemmer en god Fagforening og har skaffet dem, for at citere Foreningens udmærkede Medlemsblad, »en Overenskomst, som

for Hyrernes Vedkommende indeholder Lønninger, som ligger paa Højde med de bedste, som gives i andre Lande.«

Det gode Forhold, der bestaar mellem Rederne og deres Styrmand, er manifesteret i en anden Udtalelse i samme Medlemsblad, hvori det hedder: »Endvidere skylder vi at indrømme, at Dansk Styrmandsforening hos Ledelsen af vor naturlige Modpart, Dansk Dampskibsrederiforening, ofte har fundet Forstaaelse for de Krav og Ønsker, som har været rejst fra Styrmandenes Side. At denne Forstaaelse fra Modpartens Side imidlertid ikke altid har kunnet føre til, at de opnaaede Forbedringer har svaret til, hvad der blev ønsket, og at disse ejheller altid har kunnet opnaas uden Gnidninger, ligger i Sagens Natur; men denne Forstaaelse har blandt andet gjort det muligt at naa til Resultater uden, at vi har behøvet at gaa ud i usikre og kostbare Strejker.«

Det er en trist Tid, i hvilken Styrmandene fejrer deres Sammenslutnings Jubilæum. Altfor mange af Foreningens Medlemmer staa i Dag arbejdsløse paa Grund af den økonomiske Krig, der raser i denne uforstandige Verden. Styrmandene er Realitetsfolk og Mennesker med Samfundsforstaaelse og Øjet åbent for Samarbejdes Betydning. Deres Blad skriver da ogsaa:

»I al det triste har vi imidlertid den Tilfredsstillelse at kunne meddele vore Medlemmer, at ogsaa 1932 med Hensyn til Arbejdsfred indenfor Skibsfarten tegner til at blive et roligt Aar. I alt Fald har vi nu passeret Nytaar uden Opsigelse af nogen af Overenskomsterne, og i Henhold til de Paragraffer, som omhandler Opsigelse, vil dette sige, at Overenskomsterne ikke kan opsiges til Op- hor for til April 1933. Der er sikkert ingen blandt de Søfarende, som ikke efter moden Overvejelse hilser denne Meddelelse med Tilfredshed, for selv om vi stadig har uopfyldte Ønsker med Hensyn til mange af vore Forhold, saa maa det vel erkendes, at for Hyrens Vedkommende kommer vi under de nuværende Forhold ikke længere opad; men maa vi derimod være klar over, at Rederne, baade under Hensyn til de nuværende Skibsfartsforhold og med Henblik paa de af de andre Lande foretagne Reduktioner, har følt stærk Trang og Lyst til ogsaa at forsøge at faa Hyrerne reguleret nedad herhjemme.

Ved ikke at opsige Overenskomsten under en Oplægningsperiode som den nuværende, der sikkert kun vilde medføre at gøre de i Forvejen vanskelige Forhold endnu værre, har Rederne vist en paaskønnelsesværdig god Vilje til at fortsætte det rolige Arbejdsforhold, som der de senere Aar har været til Stede mellem Rederne og de Søfarende.«

At fejre en Kamporganisations Jubilæum med saa smukke Ord om »Modparten« er ret enestaaende her- tilands. At de ikke er ufortjente er en Sag for sig.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

\* \* \*

### København Nummer to

Blandt Nordens Søfartsbyer er Oslo forrest med 1.332.740 Brutto Tons, derefter kommer København med 794.852 Tons, Bergen med 792.370 Tons og Göteborg med 672.066 Tons. Esbjerg er Nummer elleve i Rækken med 84.942 og Svendborg Nummer tretten med 40.910 Tons hjemme- hørende.

### Forhøjelse af Stempelafgift for Klareringsdokumenter og Arbejderassurance i Letland

Fra Danske Rederes Retsværns Repræsentant i Riga er der indgaaet Meddelelse om, at Stempelafgiften for Doku- menter til Toldvæsenet etc., som skal udfyldes for at kla- rere Skibene, fra og med den 20. ds. vil blive forhøjet med ialt 300 pCt.

Endvidere er der fra og med den 1ste ds. traadt en ny Lov i Kraft, hvorefter Stevedoren skal betale 2 pCt. Kri- seskat til et Arbejdsløshedsfond. Heraf vil Stevedoren selv afholde den ene Procent, medens 1 pCt. chargerer Skibene. Der vil saaledes fremtidig være at regne med ialt 8 pCt. Labour Insurance i Stedet for som hidtil 7 pCt.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## OM BERETTIGET RETALIATION

I vore Betragtninger over Mødet mellem de nordiske Udenrigsministre understregede vi, at Mødet ikke betød, at de skandinaviske Lande ønskede at deltage i den ikke helt anstændige Toldbeskyttelses-Dans, der var højeste Mode andelsteds. Tværtimod, deres fornemste Ønske var ikke at blive hvirvlet med, men at forblive saa længe som vel muligt Tilskuere til en gal Verdens tragi-komiske Krumspring. Men naturligvis er der Grænser for deres passive Holdning, de er udmærket i Stand til at retaliere, hvis deres Interesser trædes for nær. Og de har ikke kunnet undlade at lægge Mærke til, at den saakaldte Mestbegunstigelses Behandling, hvorpaa alle deres Handelsaftaler med andre Nationer er baseret, er pilligret ved af adskillige af disse Magter paa en for deres kommercielle Interesser irriterende og kostbar Maade. Det er langtfra sikkert, at de skandinaviske Nationer i Længden vil finde sig heri. Overalt i disse Lande høres Stemmer, der forlanger Annullering af disse ensidige Traktater, som forhindrer os i at vise virkelig Preference overfor de Nationer, der loyalt har overholdt deres Forpligtelser overfor os. Kun meget nødig vilde disse Lande føle sig tvungne til at sige Farvel, selv om det kun var midlertidigt, til Mestbegunstigelses-Traktaterne i deres nuværende Form. De skandinaviske Lande har altid kæmpet for deres Opretholdelse, i Genève og andre Steder, men en Række af andre Nationer har brudt disse Traktater overfor os i en Række af Tilfælde.

Men, som allerede sagt, der er en Grænse — selv for det kølige Skandinaviens Taalmod.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

## DANSKE BYGGELAAN TIL NORSKE REDERE

De Byggelaan, som er givet i norske Nybygninger, blev jo netop ved og kun i Kraft af den danske Stats Medvirken opnaaet paa meget gunstige Betingelser, som danske Skibsredere var heldt afskaaret fra. Det tager sig da noget ejendommeligt ud, at norske Redere nu vil hævde, at denne Kreditordning med Staten er dem ganske uvedkommende. Den har dog i sin Tid givet dem en ikke ringe Favør fremfor deres danske Konkurrenter, der kun kunde faa bygget, naar de stod med Pengene i Haanden. Skulde der nu yderligere lempes paa Afbetalingsvilkårene, saaledes at den danske Stat ingen Penge faar, medens den skal svare sine Renter og Afdrag til Amerika, er vi bange for, at denne Holdning fra dansk Side baade herhjemme og rundt om i Verden vilde virke nok saa frapperende som den naturlige Ting, at man kræver sine Penge til de rigtige Terminer.

*Dagbladet Børsen.*

## DEN FRANSK-AMERIKANSKE POLITIK

Prisen for den Politik, som Frankrig og Amerika fører, er fortsat Deflation. Som Følge heraf maa Verdenshandelen stagnere, indtil den smertefulde Proces at skære Lønninger og Priser ned er gennemført til den pinagtigste Konsekvens. Hvis Folkene kan udholde det, saa kan det naturligvis ogsaa gennemføres. Det er derfor meget muligt, at Betalingen af Krigsgælden en skønne Dag kan genoptages. Men det vil saa vise sig at have været den dyreste Gæld, der nogensinde er blevet indkasseret.

*New York Tribune.*

## BLOKERING AF DEN INTERNATIONALE HANDEL

Hvorledes kan Fabriker og Skibsværfter have travlt og Skibe faa gode Fragter, naar den internationale Handels Kanaler er blokeret af Krigsgæld og Krigserstatninger?

*Hon. Alexander Shaw, Formand P. & O. Company.*

## GODE FREMTIDSUDSIGTER

Perioden 1924 til 1929 øgedes Verdensformuen hurtigt og samtidig øgedes Verdens Eksporthandel. Ingen kan i Alvor betvivle, at Verdensformuen igen vil vokse, naar den nuværende Blæst har lagt sig — maaske vil den vokse i langt større Maalestok end nogensinde før, og denne Vækst vil som tidligere blive fulgt af en tilsvarende Vækst i Verdenshandelen. Og den voksende oversøiske Handel vil i endnu mange Aar blive transporteret i Skibe. For endnu er der ikke nogen alvorlig Konkurrent til Skibsfarten.

Skibsbygning vil derfor vedblive at være en Industri i Vækst.

*W. L. Hichens,  
Formand i Bestyrelsen for  
Cammell Laird & Co.*

## BØR HANDELSTRAKTATERNE OPSIGES?

Vor Handelspolitik bygger paa Mestbegunstigelse og national Behandling. Det er en sund Basis, som sikkert har vist sig hensigtsmæssig. Godvillig forlader vi den ikke.

Den Politik, som nu føres af en Række Stater, er imidlertid af den Beskaffenhed, at man kan vente alt. Det kan blive uundgaaeligt baade at gengælde Velgæringer og at værges sig mod Overgreb. I saa Fald vil det være nyttigt at have størst mulig Handlefrihed.

Der kunde være Spørgsmaal om man ikke burde søge at løse en Smule paa Baandene for alle Tilfældes Skyld. Selvsagt skal vi ikke lade nogen være i Tvivl om, at vi til det yderste vil holde paa Mestbegunstigelsen. Det bør tilkendegives med klare Ord. Samtidig med at man opsiges Forholdet, kunde man ved en Erklæring give tilkende, at man vil betragte som mestbegunstiget enhver Stat, som ikke behandler vore Interesser ugunstigt.

Det er den ene Side af Forberedelsen til det som kommer.

Den anden maa være en saglig Klarlæggelse af alle Forhold, som kan komme til at berøre vor udenrigske Erhvervs politik. Handelsdepartement og Udenrigsdepartementet arbejder begge med disse Sager. Men vilde det ikke være heldigst, om Arbejdet blev samlet og overført til specielt traktatkyndige Ekspertter?

De to første Betingelser for at vi kan hævde os i den udenrigske Handelspolitik er, at vi har Handlefrihed og er grundigt forberedt.

Det gælder om baade at have Oversigten og at kunne beherske Detaljerne. Ingen af Delene er Tilfældet. Vi maa snarest muligt faa en Forandring heri.

*Norges Handels og Sjøfartstidende.*

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

*København, den 19. Januar 1932.*

Det er desværre saaledes, at Beskæftigelsesgraden for den mindre og ældre Tonnages Vedkommende bliver mindre og mindre, og Oplægningen stiger Dag for Dag. Motorskibene er de, som klarer sig bedst, men disse har det selvfølgelig heller ikke godt, og de store Kapitaler, som dér er nedlagt, kan vanskelig forrentes, og Afskrivning kan de færreste foretage. Til Trods for en enorm Procentdel oplagt Tonnage, tiltagende Udrangering af ældre Tonnage og en forholdsvis lille Tilførsel af ny Tonnage, er der Tonnage nok — og mere end det — til at besørge Transporten af Verdens nuværende Behov af Varer. Aarsagen til den indskrænkede Vareomsætning har gentagne Gange været fremhævet og diskuteret og mange Forslag til dens Løsning eller Lettelse har været fremme, men ingen lader til at kunne vise Vejen ud af Uføret. Toldmure og Restriktioner i alle Retninger skal i alle Tilfælde ikke kunne bane Vejen, og indtil der kommer

en generel Bedring i Verdenskonjunkturene maa alle Nationers Skibsfart, Skibsbyggerier og alle de, som paa en eller anden Maade har deres Udkomme ved Skibsfarten, lide under de øjeblikkelige Vanskeligheder.

## TRÆLASTMARKEDET

De russiske, finske og svenske Eksportører har haft en Sammenkomst i Stockholm for at drøfte Muligheden af et intimt Samarbejde med Hensyn til Prisen — først og fremmest — Produktion og Markeder, men efter hvad der oplyses, kom man ikke til en Forstaaelse i første Omgang. Det forlyder senere, at Russerne forsøger at faa en Kontrakt med England ligesom i Fjor, der nævnes et Kvantum paa 450,000 std., men det bliver sikkert ogsaa vanskeligt paa Grund af evl. Told Import Kvota, bortset fra, at en stor Del af Importørerne er mod enhver Form for Forhaandskøb fra Rusland. For f.o.w. og senere Lastning skal være gjort nogle Slutninger for D.B.B. fra Sverige og Fin-



## ‡ FRA SØ, HAVN OG VÆRFT ‡

### Patent paa en »Beskytter« for Skibsspil

Ganske vist er det lovfæstet, at enhver Maskine maa være beskyttet saaledes, at den ikke byder nogen Fare for de Mennesker, som er beskæftiget; men hidtil har der været gældende en Undtagelse for Skibenes Dampspil, da en dertil egnet Beskyttelse for Arbejderen ved Spillene, der særlig hvor Trosperne gaar omkring »Spilkopperne« kan være farlige. Nu har imidlertid Søren Lynskud, Esbjerg, gjort en Opfindelse, han har fået Patent paa, og som gør det muligt at passe et Spil, uden at man til Stadhed behøver at frygte for at blive lemlæstet. Opfindelsen bestaar af en Jernramme med Traadvæv, der paa en aparte Maade anbringes over »Spilkoppen«; men Rammen generer ikke Arbejdet eller Trossen. Der er Folk, som har forsøgt Opfindelsen, og de giver den rosende Omtale. Opfindelsen er nærmest beregnet paa Fiskekulturer, men er ogsaa anvendelig til andre Fartøjer.

### Maskinisteksaminer i 1931

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at ved de i Aaret 1931 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* indstillede sig 62 Eksaminander, hvoraf 61 bestod. Til *Maskinpasserproven* 67 Eksaminander, hvoraf 62 bestod. Til *den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 273 Eksaminander, hvoraf 219 bestod. Til *den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag* indstillede sig 93 Eksaminander, hvoraf 87 bestod, til *Maskinfag 97*, hvoraf 91 bestod, til *elektrotekniske Fag 96*, hvoraf 88 bestod. Til *Haandværksproven* indstillede sig 166 Eksaminander, hvoraf 153 bestod. Til *Elektroinstallatør-Proven for Maskinister* indstillede sig 41 Eksaminander, hvoraf 37 bestod.

### Skibsofficerernes Skatteansættelse

Den alm. danske Skibsførerforening henvendte sig i November Maaned sidste Aar til Skattedepartementet angaaende Spørgsmaalet om til hvilke Beløb Værdien af den Forplejning, som Skibsofficererne modtager som Tillæg til deres Kontantløn under deres Ophold ombord, skal medregnes ved Opgivelse af Indkomstskatten til Staten.

Skibsførerforeningen har nu — den 13. Januar — modtaget Svar fra Skattedepartementet paa Henvendelsen, hvori meddeles, at man under Hensyn til de i Øjeblikket raadende usikre økonomiske Forhold ikke mener at kunne gaa med til en Nedsættelse af de i de senere Aar fastsatte Beløb.

Der skal derefter ved Skatteansættelsen i Aar beregnes: For ugifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre 2½ Kr. pr. Dag, for gifte, med Indtægt 8000 Kr. og derover, 2½ Kr. og med Indtægt under 8,000 Kr., 2 Kr. pr. Dag.

### Fra grevlig Lystsejler til Lastbaad

I Nykøbing F.s Havn ligger for Tiden en Lastbaad, der vækker Opmærksomhed paa Grund af sine smukke Linier. Den har i sin Tid tilhørt Grev Ahlefeldt-Laurvig, Trancær og var da en meget smuk Lystyacht. Paa Grund af Tidernes Ugunst blev den imidlertid solgt til Norge og senere til England, hvor den blev ombygget til Lastbaad.

### Styrmændenes Generalforsamling

Dansk Styrmandsforening holder ordinær Generalforsamling i Foreningens Mødesal, Havnegade 55, København, Søndag den 24. ds. Kl. 7½.

Ved Bestyrelsesvalget vil Styrmændene A. U. Rørup, Rederiet A. P. Møller og R. Quist, Sydfynske Dampskibsselskab, der i Aarets Løb er indtraadt som Suppleanter, i Følge Lovene blive indvalgt i Bestyrelsen.

### FRAGTBERETNINGEN *fortætt*

land og en Del nye Laster udbydes i disse Dage; de indikerede Raler er langt fra tilfredsstillende, og desuden maa der være Risiko forbundet ved paa lang Siglt at akceptere Fragter i Gylden, Francs o. l.

### KUL, KOKS ETC.

Der kommer faa nye Laster ud paa Markedet, og Raterne er gennemgaaende helt uforandrede. Forth/Kbhvn. 2,800 T. 4/10½ 700 Losning, Esbjerg 17/1,800 T. 5/3 5/4½ Horsens 1,950 T. 5/3, Kolding 2,000 T. 4/10½, E.C./Vejle 2,800 T. 5/1½ 400 Losning; Nakskov 1,200 T. 6/-, 300. Humber/Odense 2,800 T. 4/7½. E.C./Murmansk noteres i 7/-. London Koks ca. 7/-. Wales/Helsingør 2/2,500 T. 5/-. Antwerpen/god dansk Havn 1/1,500 Koks 6/1½ 6/3. Danzig/Hamborg 1,800 T. 4/50 Kr. Danzig/Kolding 3,000 T. ca. 4/3.

### MIDDELHAVET etc.

Ogsaa her er der liden ny Forretning og svage Raler i alle Retninger. Fra Wales til Syd-Spanien akcepteres smaa Baade paa 14/1,600 T. 8/3. Genua har faaet 8,500 T. 5/10½, 7,000 T. 6/-, 6(400 T. 6/1½, 5,200 T. 6/2½d. Marseille 3,200 T. 7/3, Sicilien 4,200 T. 7/-, Bari 4,300 T. 7/1½, Alexandria 6,600 T. 6/6; E.C./Oran 3,000 T. 7/3 7/6, Algiers 2,100 T. 7/3, Marseille 4,200 T. 6/9 og 2,000 T. 8/-; Genua 6/- 6/1½ any, 6/3 6/4½ 5/4,000 T. Rotterdam/Marseille 2,000 T. 7/6 7/9, Genua 4/5,000 T. 5/9 6/-; Bremen/Genua 5/6,500 T. 5/9, Danzig/Vest Italien 8,000 T. 7/3/4d.

De hjemgaaende Markeder er slappe med meget lave Noteringer. Fosfat Sfax/Bay Havne indikerer F.F. 29/30, Rouen 30/31 FF. Esparto Sfax &/el. Susa 1,200 T. Sunderland 16/6; Frugt 19/- 130,000 cbf. Antwerpen, 22/6 75,000 cbf. Rotterdam. Saloum/Kont. ca. 21/-. Donau er ikke repræsenteret; Sortehavet betaler 11/- 11/1½ Jan. 7,000 T., 10/10½ 11/- Februar.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende: Glasgow/U.S.A. 3,000 T. 8/-, Humber/Halifax 2,400 T. 8/-, E.C. el. Wales/Havana/St. Thomas 7/- 5/6,000 T.

Korn N. York/U.K. er nede i 1/7½d. Option A/R 5½ c. en, 6 c. begge Havne. Gulfen/Grækenland 2/9d. Kul Hampton Roads/La Plata indikerer kun \$1.60. Pitchpine Gulfen/River Plate ca. \$11.35. Sukker San Domingo/U.K. 3,500 T. Jan. 14/3, 4,700 T. 13/6, 7,000 T. 13/3. Asfalt Tampico/B-H. 5,000 T. 19/-. Gulfen/Kina-Japan 5½ c. pr. cbf. bale.

### SYDAMERIKA

Wales/B. Aires er stadig kun værd 9/-, Rosario 9/6, Rio 8/-, La Plata rapporteres endog til 8/9 og senere 8/10½d.

Det hjemgaaende Marked skifter hyppigt Karakter, men maa betegnes som fast baade for prompt og Febr./Marts.

#### Slutninger:

B. Aires/Antwerpen 6,600 T. 16/9 25/1- 5/2. B. Aires/A/H 7,000 T. 17/6 Jan. Rosario/U.K. B/H 5,500 T. 18/6 Jan. San Lorenzo B/H 6,000 T. 18/6 Febr. San Lorenzo B/H 6,500 T. 18/- Febr./Marts. San Lorenzo B/Stockholm 7,200 T. 20/- Febr.

### ØSTEN

Java/U.K. Kont. rapporteres til 24/- 65/7,000 T. Marts. Birma/A-H. 26/3, Option Gdynia 27/3. Vladivostock 27/6. Indien er »lifeless«. Vestaustralien/Europa 27/9, 5,400 T., Febr./Marts. Syd Australien/Europa 29/- 7,000 T. Febr. Syd Australien/Callao 25/6, 6,400 T. Marts/April. Til Shanghai søges mange Baade over Febr./April; foreløbig rapporteres: 7,500 T. 14/6 Sydney, 8,000 T. 17/6 Syd Australien.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 4,200 T. Rundrejse 60 c. 4,250 T. 50 c. 4,000 T. 3/5 Uger 75 c. 2,400 T. Rundrejse \$1.10. 5,500 T. m/s Rundrejse 55 c.

Trip across: 5,000 m/s \$1.25 del. N. York. 3,500 T. \$1.25 del. U.S. North Hatteras.

Pacific: 6,925 m/s 4/- del. Cuba/rede. U.K. Kont el. Kina/Japan.

Tank: 13,000 T. 4/9 12 Mdr. del. Californien.

## Bekendtgørelse.

Af Emille 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 1931 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned 1932.

## OPLÆGNINGEN AF SVENSKKE SKIBE

### 30 PROCENT STIGNING I DECEMBER MAANED

Oplægningen af svenske Skibe over 300 Bruttotons androg pr. 1. December ifølge Sveriges Redareforenings Statistik 87 Fartøjer, svarende til en Dødvægtstonnage af 191,600 Tons. Dette var smaa 7,000 Tons mindre end Maanedens forud og 44,000 Tons mindre end den 1. Oktober.

Tallene pr. 1. Januar viser, at 113 svenske Fartøjer til en Dødvægtstonnage af 252,000 Tons var oplagt, eller en Stigning paa ca. 30 Procent i Oplægningerne i December Maaned. Grunden til denne Stigning er først og fremmest, at Trafikken paa »Bottenhavet« og »Finska Viken« er ophørt for denne Sæson. Men Oplægningerne skyldes ogsaa, navnlig for de mindre og mellemstore Baades Vedkommende, de slette Fragtforhold i Nord- og Østersøen.

Men, som man ser, er de svenske Oplægninger meget mindre end vore, uagtet den svenske Handelsflaade er meget større end vor — godt og vel 50 Procent større.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN

### i December Maaned 1931

Antallet af de i December Maaned indgaaede Skibe var 444 med 322,164 N.R.T. mod 528 Skibe med 363,834 N.R.T. i November Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 464 Skibe med 340,359 N. R. T. mod 524 Skibe med 363,183 N.R.T. i November Maaned.

Af de i December Maaned indgaaede Skibe indgik 296 med 232,679 N.R.T. i Ballast, medens 20 Skibe med 8,095 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med December 1930 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 472 med 338,050 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 460 med 320,713 N.R.T.

Den danske Tonnage staaer med 98 Skibe med 69,145 N.R.T. som Nr. 1, herefter følger Sverige med 112 Skibe med 65,633 N.R.T. som Nr. 2, medens Tyskland med 104 Skibe med 56,884 N.R. T. først kommer som Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig .....	3	1,531
Danmark .....	98	69,145
Tyskland .....	104	56,884
England .....	9	13,029
Estland .....	16	9,938
Finland .....	12	13,181
Frankrig .....	11	13,457
Grækenland .....	4	9,040
Holland .....	10	3,827
Italien .....	3	8,602
Jugoslavien .....	1	2,204
Lettland .....	11	9,690
Lithauen .....	1	585
Norge .....	28	19,187
Panama .....	3	2,509
Polen .....	15	18,906
Persien .....	1	109
Sverige .....	112	65,633
Spanien .....	1	2,245
Ungarn .....	1	1,344
Czekoslovakiet .....	2	418

## NY LÆREBOG I

## “NAVIGATION TIL STYRMANDSEKSAMEN”

C. D. NEERGAARD og H. A. GULDHAMMER:  
LÆREBOG I NAVIGATION. 1. DEL, 1931. 331 S. Pris 3 Kr

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har udgivet ovenfor anførte Bog og har derved afhjulpet et længe følt Savn, thi de tidligere anvendte to Lærebøger af J. A. D. Bildsøe og af Carl G. F. Schwartz var ikke længere tidssvarende, saaledes at en Del af Undervisningen maatte foregaa som Foredrag med delvis Nedskrivning efter Diktat, hvilket har hæmmet Undervisningen meget.

Bogens Udstyr og Udseende er særdeles smukt og værdigt, den er saaledes forsynet med et stort Antal udmærkede Tegninger og Skemaer.

Forfatterne har nøje fulgt *Anordning af 27. November 1927 angaaende Kravene til de i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Eksaminer*. Dette er forsaavidt naturligt for en saadan Lærebog, men nægtes kan det ikke, at Dele af Stoffet ved en Gennemlæsning synes splittet, saaledes skal til Eksempel nævnes Savnet af Kvadrantdeviationens Behandling og af Deflektorens Beskrivelse og Brug, men dette og andet maa vi altsaa vente med, til den bebudede 2. Del er udkommet. At man yderligere har bibeholdt den gamle Adskillelse af Stoffet: Kompas, Misvisning og Deviation, i 3 af andet Stof adskilte Afsnit af Bogen, forstaas ikke; ønsker man saaledes en Gang at se tilbage paa dette Stof, maa man søge det 3 Steder i første Del og — muligvis flere Steder — i anden Del.

Bogen dækker fuldt ud de Krav, som stilles til Styrmandsseksamen og har, saavidt ses uden Mangler opnaaet dette paa ca. 100 Sider mindre end dens Forgænger af Schwartz, hvilket er rosværdigt, derimod synes Afsnittet om de forskellige Observationsmetoder og navnlig Beskrivelsen af Kompassets Kompensation ikke i Overskuelighed at staa paa Højde med de tilsvarende Afsnit i Bildsøes Bog.

At der i en Bog som denne, der er skrevet for Elever uden nævneværdige matematiske Forudsætninger, maa fremkomme visse Uhyrligheder er uundgaaeligt.

Der er Grund til at fremhæve Afsnittet om astronomisk Stedsbestemmelse som et betydeligt Fremskridt, idet det især gennem sine mange Eksempler indprenter Eleven, hvorledes de forskellige Arter af Stedlinier — baade samtidige og ikke samtidige — kan anvendes med Fordel i forskellige Situationer.

Ligeledes er Afsnittet om Skibsdagbogen særdeles velbehandlet.

Forfatterne har et enkelt Sted indført nogle nye Ord i de gængse Betegnelser, idet *affarende Plads* er erstattet med *Affarts-Sted* og *paakommende Plads* kaldes *Paakomst-Sted*, hvilket synes mindre vellydende (prøv at sige de nye Ord); bedre forstaas Forandringen af *beholdne Kurs* og *Distance* til *beholdte Kurs* og *Distance*, ihvorvel vi dog rent principielt ikke sympatiserer med Moderniseringer af hævdvundne gamle gode Benævnelser.

I det store og hele er det dog med Glæde, vi har læst denne Bog, som sikkert fuldt ud vil tilfredsstille de Forventninger, der er stillet til den, og vi vil lykønske saavel Ministeriet som Forfatterne til dens Fremkomst.

Captain W.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. 1. 1932.

London .....	18.16	Madrid .....	44.75
New York .....	528.50	Amsterdam .....	213.00
Berlin .....	124.75	Stockholm .....	101.85
Paris .....	20.90	Oslo .....	99.10
Antwerpen .....	73.40	Helsingfors .....	8.00
Zürich .....	103.25	Prag .....	15.75
Rom .....	26.55		

## POSITIONSLISTE

PR. 19. JAN. 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aara*, Hjorth, afg. Helsingør 16.1. til Grangemouth.  
 s.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 16.1. til Hongkong.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. B. Aires 9.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Cartagena 20.1. til Malaga.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 13.1.  
 s.s. *Allsund*, Petersen, ank. Newport News 6.1.  
 s.s. *Amalienborg*, Dissing Sørensen, ank. Murmansk 1.1.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. St. Thomas 16.1.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Town 29.12. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 17.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Randers 13.1. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas*, Kajs, ank. Kbhvn. 18.1.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Shanghai 15.1. til Pacifickysten.  
 s.s. *Aska*, Langlykke, ank. Castellon 16.1.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Auckland 16.1.  
 m.s. *Australien*, Krarup, pass. Port Said 11.1. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, afg. Trondheim 19.1.  
 s.s. *Birgit*, Liisberg, afg. Oran 13.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 17.1.  
 m.s. *Boringia*, Frandsen, afg. Penang 18.1. til Singapore.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Progreso 31.12.  
 s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Korsør 20.1. til Holbæk.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Nantes 14.1. til Blyth.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, pass. Brunsbüttel 18.1.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Halifax N.S. 16.1. til Hampton Roads.

## C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Pernambuco 18.1.  
 m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Gyhrs, afg. Rio 16.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. 18.1. Svendborg.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Shanghai 17.1.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Cape Race 10.1. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. New York 12.1.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Galveston 14.1.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 21.1.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Perim 16.1. p. R. t. Singapore.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Cap Hatteras 14.1. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 29.1. til Newcastle.  
 s.s. *Douro*, Jønson, afg. Libau 23.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 26.1. til Thorshavn.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Holm, afg. Neapel 21.1. til Catania.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Oran 14.1. til Ancona.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Elben 18.1. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Kenitra 14.1.

s.s. *Estland*, Egetoft, afg. London 14.1.  
 m.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panamakanalen 14.1. p. R. t. St. Thomas.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggert, ank. Kbhvn. 24.12.  
 m.s. *Fionia*, Væring, pass. Malta 15.1. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle forv. 25.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Newcastle 31.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 16.1.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg. Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Frederiksberg*, Wendt, ank. New York 11.1.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Harburg 15.1. til Wilmington.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 22.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Houston 28.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Danzig 16.1.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, pass. Gibraltar 9.1.

## H

s.s. *Hafnia*, ank. Esbjerg 22.1.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Ceuta 10.1.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Thomsen, afg. Liverpool 19.1. til Swansea.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 22.1. til Aarhus.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Portland 16.1.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Vancouver 6.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, pass. Gibraltar 16.1. p. R. t. Venice.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Antwerpen 13.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith 18.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk 16.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Villarsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Hamburg 15.1.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Guardafu 12.1. p. R. t. Perim.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 18.1.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 13.1. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, afg. Frederikshavn 23.1. til Elben.  
 s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Hull 13.1.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Garston 23.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, ank. Gdynia 1.10.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafu 15.1. p. R. t. Perim.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Helsingør 11.1.



Telegrams:  
"BERGENSKE"

DANZIG

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD., A.G.

Shipbrokers and Chartering Agents,  
Coal Exporters, Bunkers.

Forwarding — Insurance — and Average Agents

GDYNIA

Towage and Salvage:

BUGSIER-, REEDEREI- UND BERGUNGS-G.M.B.H., DANZIG

Telegrams: Bugaler

DANZIG

**J. W. PAULIN**  
 STEVEDORE  
 REDERI  
 BEFRAGTNING  
 WIBORG - FINLAND  
 TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER

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

WIBORG

KØBENHAVN

s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Odense 13.1.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 22.1. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Riga 21.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Houston 17.1. til Rotterdam.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Gibraltar 14.1. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Sfax 16.1.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 23.1. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Preston 16.1.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Sousse 13.1. til Aberdeen, pass. Gibraltar 18.1.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Buenos Aires 15.1.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Bangkok 14.1. til Singapore.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Ceuta 19.1. til Melilla.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 17.1.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Newcastle 9.1.  
 s.s. *Nidaros*, Aggerholm, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, pass. Hanstholm 18.1.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Hamburg 16.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Norrsundet 6.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Slettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 16.1.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.1. til Aabenraa.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. Portland 14.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Swansea 9.1. til Barcelona.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Hull 17.1.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Danzig 11.1. til Preston.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. New York 19.1.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 25.1. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Malmø 17.1.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 27.1. til Odense.

## S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Kbhvn. 19.1. til Stettin.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Gandia 14.1. til London  
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, pass. Key West 9.1. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Scotta*, afg. Kbhvn. 18.1. til Danzig.

s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 19.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Tyne 12.1. til Catania.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, pass. Lizard 17.1. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Sigrun*, Hav, afg. Antwerpen 19.1. Aarhus.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Oxelosund 12.1.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Middelfart 19.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Burriana 9.1.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Odense 18.1. til Kolding.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 29.12.  
 s.s. *Stegelborg*, Larsen, ank. Kalmar 14.1.  
 m.s. *Stjerneborg*, Rosenhøj, afg. Shanghai 12.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 12.1. til Methil.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. New York 9.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Nakskov forv. 19.1. til Nykøbing F.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 19.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, Hansen, ank. Hull 13.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 23.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. San Pedro 12.1.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. Antwerpen 15.1. til Boston.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiberg*, Sonne, afg. Bordeaux 19.1. til La Pallice.  
 s.s. *Tjaldur*, Raaschou, afg. Riga 19.1. til Zeebrugge.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 27.1. til Tanger.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Dover 18.1. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Oran 15.1. til Esbjerg.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Kbhvn. 19.1. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Gandia 21.1. til Cartagena.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Baltimore 12.1.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Køge 17.1.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Holbæk 14.1. til Immingham.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Safti 15.1.  
 m.s. *Victoria (Orient)*, Lorentzen, ank. Rosario 16.1.  
 s.s. *Victoria (D.F.K.)*, ank. Kbhvn. 18.1.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Cadiz forv. 21.1.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig 26.1. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, ank. Danzig 17.1.

## Y

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

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Skagen 13.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 18. JANUAR 1932

3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Duston on Tyne 15.1.

3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Aarhus 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statotlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI- & HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordefarve  
Patent Menje

Kobberatof for Træskibe  
Graa Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

### HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

### ULEABORG & HAUKIPUDAS

Medlem of The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem of The Finnish Shippbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

### GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

### STETTIN OG SWINEMUNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Angfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

### AIB. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shippbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO. KOTKA

### A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGÓ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 20. Januar 1932.

Nr. 3.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnemang tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

### 83. Sverige. Kalmarsund. Utgrundet. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 2/187. Stockholm 1932.)

*Utgrundets södra röde Stage* med opadvendt Kost over to Balloner paa  $56^{\circ} 20' 10''$  N.  $16^{\circ} 17' 13''$  E. er forsvundet fra sin Plads. Et nyt Sømærke vil, saasnart Omstændighederne tillader det, uden nærmere Meddelelse blive udlagt som Erstatning.

### 84. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännan. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 2/186. Stockholm 1932.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Tärnör* c.  $56^{\circ} 39'$  N.  $16^{\circ} 23'$  E. *Skansgrundet* c.  $56^{\circ} 39'$  N.  $16^{\circ} 23'$  E.  
(E. f. S. Nr. 2/32 1932.)

### 85. Sverige. Kalmarsund. Kalmar inseglingrännan. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 2/166. Stockholm 1932.)

Lystønden *Kalmar södra boj* paa c.  $56^{\circ} 40'$  N.  $16^{\circ} 23'$  E. er atter udlagt paa Station.

### 86. Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 2/88. Stockholm 1932.)

*Furillen Fyr* paa c.  $57^{\circ} 46'$  N.  $19^{\circ} 00'$  E. er slukket i Tiden fra den 20. Januar til den 30. April d. Å.

### 87. Sverige. Femörshuvud—Norrköping. Algersgrundet. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 2/165. Stockholm 1932.)

*Algersgrundet sorte Stage* med to Balloner paa  $58^{\circ} 39' 13''$  N.  $16^{\circ} 27' 39''$  E. er forsvundet fra sin Plads. Et nyt Sømærke vil, saasnart Omstændighederne tillader det, uden nærmere Meddelelse blive udlagt som Erstatning.

### 88. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Tröskeln Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/86. Stockholm 1932.)

Lystønden *Tröskeln* paa c.  $59^{\circ} 40'$  N.  $19^{\circ} 51'$  E. er inddraget for Vinterperioden.

89. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr slukket for Is. Taagesignal midlertidig indstillet.  
(U. f. s. Nr. 2/85 og 2/164. Stockholm 1932.)  
1. *Djursten Fyr* paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er slukket paa Grund af Isforholdene.  
2. Taagesignalet ved *Djursten Fyr* er indtil videre indstillet.
90. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib flyttes.  
(U. f. s. Nr. 2/84. Stockholm 1932.)  
I Løbet af Foraaret 1932 vil *Grundkallen Fyrskib* paa 60° 29' 50" N. 18° 54' 30" E. blive flyttet til 60° 31' 35" N. 18° 54' 25" E.
91. Sverige. Bottniske Bugt. Argos grund Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/163. Stockholm 1932.)  
*Lystønden Argos grund* paa c. 60° 38' N. 18° 22' E. er inddraget for Vinterperioden.
92. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Finngrundsbanken Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/162. Stockholm 1932.)  
*Lystønden Östra Finngrundsbanken* paa c. 60° 55' N. 18° 27' E. er inddraget for Vinterperioden.
93. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/161. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Fjärdgrund* c. 63° 40' N. 20° 21' E. *Holmögadd* c. 63° 36' N. 20° 45' E.
94. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/7. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kasten* c. 63° 07' N. 21° 35' E. *Emilia. Nikolai. Edvard. Vasa övre og nedre. Eklund. Ostman. Brobänken. Tummelsö övre og nedre. Medelbådan. Lillsand. Veckargrund. Djupskär. Lilla Svartbådan. Dersiskärsgrund. Rönnskärsbådan.*
95. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/9. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Tärngrund* c. 62° 21' N. 21° 14' E. *Brandskogsudden. Kaskö övre. Kaskö nedre.*
96. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nystad. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/10. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Syväsalmenkari* c. 60° 46' N. 21° 16' E. *Haanperänkari. Ristikari.*
97. Finland. Bottniske Bugt. Lodsudkigsstationer nedlagt for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/8. Helsingfors 1932.)  
Lodsudkigsstationerne paa nedennævnte Pladser er lukket for Vinterperioden:  
*Sälgrund. Rönnskär.*
98. Finland. Skærgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/16 og 1/17. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Aukkokuoto* c. 60° 21' N. 21° 43' E. *Ruotsalainen. Lypertö övre og nedre. Lypertö lotsstuga. Kasskär. Friisilä. Saviletto. Bockholm. Palva.*

99. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Torra Hästen Fyr. Lysvinkler forandret.  
(U. f. s. Nr. 1/4. Helsingfors 1932.)  
Lysvinklerne i *Torra Hästen* Fyr paa c. 60° 10' N. 25° 13' E. er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:
- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 43° til c. 71°. | 6. Rødt i Pej. fra c. 226° til c. 237°. |
| 2. Hvidt - — - c. 71° - c. 76°.        | 7. Grønt i — - c. 237° - c. 243°.       |
| 3. Rødt - — - c. 76° - c. 105°.        | 8. Hvidt i — - c. 243° - c. 245°.       |
| 4. Grønt - — - c. 105° - c. 217°.      | 9. Rødt i — - c. 245° - c. 268°.        |
| 5. Hvidt - — - c. 217° - c. 226°.      |   |
- Løvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 35/1934 1931.)
100. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Högholmsören Fyr nedlægges.  
(U. f. s. Nr. 1/5. Stockholm 1932.)  
*Högholmsören* Fyr paa c. 60° 12' N. 25° 24' E. nedlægges den 1. Februar d. A.
101. Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. Verkkomatala Fyrskib inddraget permanent. Lodsstation flyttes.  
(U. f. s. Nr. 1/1. Stockholm 1932.)  
1. Fyrskibet *Verkkomatala* paa c. 60° 17' N. 28° 46' E. er permanent inddraget.  
2. Den tidligere Lodsstation om Bord i Fyrskibet *Verkkomatala* er flyttet til 60° 17' 13" N. 28° 43' 12" E.  
(Kort Nr. 277.)
102. Estland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 1/2. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinteren:  
*Narva* Ledefyr c. 59° 28' N. 28° 03' E. *Luidja*.
103. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Vulf Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 1/3. Reval 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Vulf* paa c. 59° 36' N. 24° 43' E. er inddraget for Vinterperioden.
104. Estland. Moon-Sund. Fyr slukket for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 1/2. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinteren:  
*Emmaste* c. 56° 42' N. 22° 34' E. *Söru. Triigi. Seanina*.
105. Estland. Riga-Bugt. Pernov Ledefyr slukket for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 1/2. Reval 1932.)  
*Pernov* Ledefyr er slukket for Vinterperioden. c. 58° 23' N. 24° 29' E.
106. Tyskland. Pillau. Brüsterort-Riff. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.  
(N. f. S. Nr. 3/226. Berlin 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort-Riff* paa c. 54° 59' N. 19° 59' E. er midlertidig ombyttet med en hvid Baaketønde mærket *Brüsterort N.* og forsynet med rød N.-Topbetegnelse.
107. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrow NNW. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget.  
(N. f. S. Nr. 3/155. Berlin 1932.)  
Vraget af Skibet *Secunda*, der ligger sunket paa c. 54° 23',<sub>8</sub> N. 12° 19',<sub>5</sub> E. er uskadelliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 10 m. Vraglystønden er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 46/2459 1931.)



**108. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Radiofy.**

(N. f. S. Nr. 3/156. Berlin 1932.)

Opkaldelsen af *Warnemünde* Radiofy i paatrængende Tilfælde sker nu over Kystradiostationen *Rügen*.  $54^{\circ} 10' 59''$  N.  $12^{\circ} 05' 24''$  E.**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****109. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Taagesignal atter normalt.**

(U. f. a. Nr. 2/90. Stockholm 1932.)

Lufttaagesignalet, Undervandstaagesignalet og Radiotaagesignalet afgives atter normalt af Fyrskibet *Falsterborev* paa c.  $55^{\circ} 18'$  N.  $12^{\circ} 47'$  E.

(E. f. S. Nr. 52/2779 1931.)

**110. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Als. Kegnæs. Baaker fjernet.**

Baakerne, der i Kortet er vist paa nedennævnte Pladser, er fjernet:

a.  $54^{\circ} 53' (09'')$  N.  $9^{\circ} 54' (21'')$  E. d.  $54^{\circ} 51' (54'')$  N.  $9^{\circ} 54' (03'')$  E.b.  $54^{\circ} 52' (30'')$  N.  $9^{\circ} 52' (36'')$  E. e.  $54^{\circ} 51' (30'')$  N.  $9^{\circ} 55' (42'')$  E.c.  $54^{\circ} 52' (15'')$  N.  $9^{\circ} 53' (18'')$  E.

(Kort Nr. 282, 241 og 298.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****111. Danmark. Kattegat. Læsø S. Silde-Røn Lystønde atter tændt.**Lystønden *Silde-Røn* paa c.  $57^{\circ} 07'$  N.  $11^{\circ} 02'$  E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 2/79 1932.)**112. Danmark. Limfjorden. Hals-Barre. Oprensning af Løbet midlertidig indstillet.**

Da Oprensningen af Barreløbet er indstillet til omkring den 1. April d. A., anbringes der, indtil Arbejdet genoptages, ingen klare Lanterner paa de opstillede Gravemærker.

Det N.-ligste af Formærkerne er væltet, men vil blive genopført omkring den 1. April d. A.

*Egense*: c.  $56^{\circ} 58'$  N.  $10^{\circ} 20'$  E.

(E. f. S. Nr. 31/1727 og 35/1948 1931.)

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****113. England S.-Kyst. Southampton Anduvning. Calshot Spit Fyrskib. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 3. Trinity House, London 1932.)

Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Calshot Spit* paa c.  $50^{\circ} 48'$  N.  $1^{\circ} 17'$  W. er forandret til To-Stød hver 1<sup>m</sup>., Stød 2<sup>s</sup>., Pause 2<sup>s</sup>., Stød 2<sup>s</sup>., Pause 54<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 50/2684 1931.)

**114. Irland W.-Kyst. Blacksod Point. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 68. London 1932.)

*Blacksod Point* Fyr paa c.  $54^{\circ} 06' N.$   $10^{\circ} 04' W.$  er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $5,7^s$ . Fyret er ubevogtet.

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 43,2341 1931.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****115. Spanien N.-Kyst. San Sebastian. Taagesignal oprettet.**

(A. a. l. N. Nr. 2/48. San Fernando 1931.)

I Udkigstaarnet paa *Monte Urgull* paa c.  $43^{\circ} 19',3 N.$   $2^{\circ} 00',7 W.$  er installeret en Sirene, hvormed der under Taage og i usigtbart Vejr afgives følgende Taagesignal, Bogstavet U hver  $60^s$ , Tone  $8^s$ , Pause  $6^s$ , Tone  $6^s$ , Pause  $6^s$ , Tone  $18^s$ , Pause  $16^s$ .

**116. Marokko NW.-Kyst. Mehediya. Nyt Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 65. London 1932.)

Paa c.  $34^{\circ} 17' N.$   $6^{\circ} 40' W.$ , 800 m  $282^{\circ}$  fra *Mehediya* Fyr med Gruppe-Formørkelser, er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. En c. 9 m høj, hvid Pyramide. De to ovennævnte Fyr overet i Pejling  $102^{\circ}$  angiver Anduvningen til *Wadi Sbu*.

**117. Marokko NW.-Kyst. Wadi Sbu Indløb. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 65. London 1932.)

Ved Indløbet til *Wadi Sbu* er tændt følgende Fyr:

1. Paa N.-Molen et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ . En 4 m høj Jernbaake.

2. Paa S.-Molen et Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ . En 4 m høj Jernbaake.

c.  $34^{\circ} 19' N.$   $6^{\circ} 39' W.$ **118. Newfoundland E.-Kyst. Deadman Point. Grundt Vand.**

(N. t. M. Nr. 83. London 1932.)

Grundt Vand rapporteres at strække sig ud i NE.-lig Retning indtil en A<sup>r</sup>stand af c. 5 Sm fra c.  $49^{\circ} 27' N.$   $53^{\circ} 34' W.$

**119. Forenede Stater i Nord-Amerika. Scotland Fyrskib. Radiofyr oprettes.**

(N. t. M. Nr. 52/4498. Washington 1931.)

Omkring den 22. Januar 1932 oprettes et Radiofyr, Klasse C, om Bord i Fyrskibet *Scotland* paa c.  $40^{\circ} 27' N.$   $73^{\circ} 55' W.$  Radiofyret afgiver med en Frekvens af 307 kc hver  $3^m$  følgende Signal: Grupper af 1 Streg, 1 Prik, 1 Streg og 1 Prik i  $1^m$ , Pause  $2^m$ . Signalet afgives uafbrudt under Taage og i usigtbart Vejr. I klart Vejr afgives Signalet daglig fra Kl. 0800 til Kl. 0900 og fra Kl. 2000 til Kl. 2100 ( $75^{\circ} W.$  Lgd.).

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****120. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Kap Canaveral S. Vragafmærkning inddraget.**

(N. t. M. Nr. 52/4507. Washington 1931.)

Vragtønden, der tidligere afmærkede Vraget af *Mohican*, som ligger sunket paa c.  $28^{\circ} 24' N.$   $80^{\circ} 32' W.$ , c.  $3\frac{7}{8}$  Sm  $173^{\circ}$  fra Kap *Canaveral* Fyr, er permanent inddraget. To af Vragets Staalmaster rager over Vandet og er meget kendelige.

(E. f. S. Nr. 29/1647 1929.)

121. Chile. Magellan Stræde. Santa Magdalena. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 62. London 1932.)  
*Santa Magdalena* Fyr paa c.  $52^{\circ} 55' S.$   $70^{\circ} 34' W.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $14^s$ . Synsvidde: 18 Sm. Iøvrigt uforandret. Fyret er ubevogtet.
122. Chile. Santa Maria Island. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 79. London 1932.)  
*Santa Maria Island* Fyr paa c.  $36^{\circ} 59' S.$   $73^{\circ} 32' W.$  er et hvidt, fast Fyr med Et-Blink hver  $30^s$ , Blink  $5^s$ , fast Lys  $25^s$ . Synsvidde: Blink 22 Sm, fast Lys 10 Sm.  
(E. f. S. Nr. 50/2691 1931.)
123. Mexiko W.-Kyst. Kap San Lazaro. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 52/4513. Washington 1931.)  
Paa Kap *San Lazaro* er paa  $24^{\circ} 47' (45'')$  N.  $112^{\circ} 18' (30'')$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink. Synsvidde: 21 Sm.

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

124. Italien. Adriaterhavet. Istria. Capo Promontore. Porer Skær. Taagesignal gives atter.  
(A. a. N. Nr. 261/621. Genua 1931.)  
Taagesignalet paa *Porer Skær* Fyr paa c.  $44^{\circ} 45' N.$   $13^{\circ} 53' E.$  er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 47/2545\_1931.)

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

125. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Basra. Oplysning om Radiostation.  
(N. t. M. Nr. 64. London 1932.)  
Masten til *Basra* Radiostation staar paa  $30^{\circ} 31' 40'' N.$   $47^{\circ} 47' 04'' E.$ , c. 2 Sm SW. for *Ma'qil*.
126. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Floden Indløb. Fyrbelysning forandret.  
(N. t. M. Nr. 51. London 1932.)  
1. *Eastern Grove* Fyr paa c.  $16^{\circ} 30' N.$   $96^{\circ} 23' E.$  er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ . Synsvidde: 15 Sm. Fyret er ubevogtet.  
2. *Spit* Fyrskib paa c.  $16^{\circ} 27' N.$   $96^{\circ} 22' E.$  er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,75^s$ , Mørke  $2,25^s$ . Flammens Højde: c. 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Den forreste Ankerlanterne viser hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}^s$ . Taagesignal afgives med Klokke: Slag, Pause  $5^s$ , Slag, Pause  $25^s$ .

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

127. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Jerri Point. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 86. London 1932.)  
*Jerri Point* Fyr paa c.  $2^{\circ} 10' N.$   $111^{\circ} 11' E.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ . Synsvidde: 12 Sm.  
(E. f. S. Nr. 33/1874 1931.)
128. Siam Bugt. Hin Kong Nok. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 66. London 1932.)  
Lystønden *Hin Kong Nok* paa  $13^{\circ} 11' 40'' N.$   $100^{\circ} 47' 10'' E.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .

**129. Japan. Indlandshavet. Kosagi Shima. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 78. London 1932.)

*Kosagi Shima* Fyr paa c. 34° 22' N. 133° 06' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm.**130. Japan. Liu Kiu Islands. Sachibaru Zaki. Fyr ikke forandret.**

(N. t. M. Nr. 77. London 1932.)

E. f. S. Nr. 51/2760 1931 annulleres, idet den deri meddelte Forandring af *Sachibaru Zaki* Fyr paa c. 26° 13' N. 127° 39' E. ikke har fundet Sted.**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
 Korte eller Bogs Nr. *England:*  
 T Supplement Nr. 3 to East Coasts of Korea and Siberia and Sea of Okhotsk Pilot.

**Tillæg.****III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****131. Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Fyr.**

1. Fyrhuset til det hvide og grønne, faste Fyr paa S.-lige Ydermoles Hoved er malet hvidt.

2. Det hvide, faste Fyr paa Inderhavnens N.-Moles Hoved lyser hele Horisonten rundt.

c. 55° 58' N. 11° 51' E.

(Danske Lods, Side 198. Havne-Lods, Side 87. Fyr-Fort. Nr. 587 og 588.)

**132. Danmark. Isefjord. Ourø-Vestre-Løb. Inderbredningen. Bramsnæsvig Søminestation. Advarsel for Fiskere.**

Opmærksomheden henledes paa, at det er forbundet med Risiko at arbejde med Bunderdkaber inden for et Omraade, der har følgende Grænser:

Mod Syd: En Linie i retv. E. gennem S.-Enden af *Dragerup* Skov.Mod Øst: En Linie i retv. N. fra ovennævnte Linie gennem S.-Enden af *Lindholm* indtil Grunden S. for denne.Mod Nord: Grundene S. og W. for *Lindholm*, samt en Linie retv. SW. for dennes NW.-lige Punkt indtil Grunden ved *Kirsebærholm*.Endvidere 150 m paa hver Side af Skydelinien i Retningen 345° fra Søminestationens Brohoved indtil retv. E. for *Kongsøre-Nebbe*.

N.B. Marineministeriet paatager sig ikke nogetsomhelst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskeres Garn og andet Materiel under Fiskeri paa det paagældende Areal.

*Bramsnæsvig* Søminestations Bro: c. 55° 42',7 N. 11° 48',0 E.

(Kort Nr. 287. Danske Lods, Side 194.)

**133. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Havnearbejder fuldført. Fyr flyttet.**

1. Forlængelsen af *Ballen* Havn S.-lige Mole er nu fuldført og Dybden i Indsejlingen og langs 70 m ved Kajen inden for Tværmolen er 5,0 m. Ved den resterende Kaj indefter er Dybden kun 4,4 m. Dybden 5,0 m er kun beregnet for Ruteskibene, medens der kun maa regnes med 4,4 m Vanddybde for Kuldampere og lastede Sejlskibe.

2. Det røde, faste Fyr, der midlertidig var flyttet c. 63 m tilbage, er nu opstillet paa Yderenden af den forlængede S.-Mole og den midlertidige, klare Lanterne inddraget.

*Ballen* Havn: c. 55° 49' N. 10° 38',6 E.

(E. f. S. Nr. 29/1636 og 36/1997 1931. Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 173. Havnelods, Side 31. Fyr-Fort. Nr. 202.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9  
OG STRANDGADE OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKER KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBBAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON ·  
LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} »Lambrose
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose Grimbsy

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

## Owners' & Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

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

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Skt. Annæplads 18

KØBENHAVN

Telefon Central 14  
Statstelefon 21

Telegram-Adresse:  
»HOPPE«



# SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K Tlf.: 7646 · Palæ 3930 &amp; 3902

Nattelefoner: Ryvang 2304 &amp; Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«.

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
& FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En "	20,000 "
En "	14,000 "
En "	8,000 "
En "	4,500 "

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. TELEFON-NR.:  
»WILTON, ROTTERDAM» 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

## N. V. Stoomsleeplendienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER  
Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telf. Central 1504.  
Telegr.-Adr. »MARAAS«.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 5

FREDAG 29. JANUAR 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### DEFLATIONENS SURE FRUGTER

Arbejdsløsheden er desværre stigende, og der er ikke megen Udsigt til, at Bunden eller Toppen er naaet i saa Henseende. Vi kan selvfølgelig trøste os med, at vi ogsaa paa det Punkt har det bedre end andre Nationer — hvis det da er en Trøst. Den stigende Arbejdsløshed, en af Deflationens sureste Frugter, kunde maaske i nogen Grad afværges ved en mindre voldsom Kreditindskrænkings-Politik. Men at foreslaa noget saadant paa det nærværende Tidspunkt, er som at raabe i Ørkenen. Vore Banker synes at sætte en Ære i at trumfe Kreditindskrænkning igennem. Puritaner, der slikker os alle i Blodet i højere eller mindre Grad, har alle Dage ment, at god Medicin skal være bitter og ubehagelig. Helt tragi-komisk var den Ivrighed, hvormed en Bankdirektør i Provinsen bedyrede, at vi vil skam ogsaa indskrænke Krediten, da det et Øjeblik saa ud som om Provinsbankerne ikke fik Lod eller Del i Valuta-Fordelingen. En jævn Købmands-Hjerne har vanskeligt ved at forestaa, at det skulde være en Bankleders fornemste Opgave i en Krisetid. Mere nærliggende synes det unægtelig at holde Hjulene igang og drage Omsorg for, at de sunde Foretagender ikke kvæles af Mangel paa likvide Midler — altsaa at kunne skelne mellem, hvad der er sundt og usundt.

Men der er vel ingen Vej udenom, naar selvste Nationalbanken giver Tonen an. Uge efter Uge indskrænkes Seddelomsætningen. Denne er nu naaet ned til 287 Millioner Kroner. Ifjor paa samme Tid var den 341 Millioner, og da var Kronen ca. 33 Procent mere værd end i Dag. Intet Under, at mange af Landets sunde Virksomheder fattes Penge.

Officielt sagde vi Farvel til Guldet, da vi vedtog at lade vor Krone følge Sterling. Men Nationalbanken danser vedblivende og noget inkonsekvent om Guldkalven — Dækningsprocenten er i Dag 53.6 Procent, eller højere end nogensinde.

### DEN HOLLANDSKE SKIBSFART OG REGERINGEN

Naar Holland i disse Dage har indtaget en beklageligt afvisende Holdning overfor vort Landbrugs Ønsker, maa man selvfølgelig ikke overse den Kendsgerning, at Holland selv staar Ansigt til Ansigt med store økonomiske Problemer og Vanskeligheder. Af disse økonomiske Problemer er Skibsfarten ikke det letteste.

Den hollandske Skibsrederforenings Forretningsudvalg har i et Møde hos Arbejdsministeren forelagt Ministeriet visse Forslag til Afhjælpning af den nuværende Krise.

Forslaget er Resultatet af en Undersøgelse, som Foreningen har ladet foretage blandt sine Medlemmer, der tæller 96 Procent af hele den hollandske Handelsmarine. Hos Flertallet af Rederierne kan man ikke tale om noget Overskud, hedder det. Tværtimod er der lidt Tab af en saadan Størrelse, at de enten slet ikke eller ogsaa kun med Nød og Næppe kan



dækkes af Rederiernes Reservefonds, og Udsigterne for den nærmeste Fremtid er heller ikke altfor lyse.

I Begyndelsen af 1931 var der 86 oplagte Skibe med en samlet Bruttotonnage af 425,000 Tons. I Slutningen af December steg Tallet til 167 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 481,000 Tons. Foruden af den generelle økonomiske Krise trues den hollandske Skibsfart ogsaa af følgende Forhold: Ophævelsen af Guldstandarder i Storbritannien, i visse Dele af det britiske Imperium og i de skandinaviske og andre Lande. Samt Statstilskudene til de indenlandske Rederier i Frankrig, Italien, Japan, Spanien og U.S.A.

I Følge Redernes Memorandum kan Konsekvenserne af det skæbnesvangre Fald i Sterlingkursen næppe overvurderes for mange Rederes Vedkommende. Det hollandske Flag er automatisk blevet fortrængt fra det internationale Fragtmarked. Af denne Grund alene betyder for mange af de faste Ruteselskabers Vedkommende hver eneste Rejse et betydeligt Underskud. Det betragtes som umuligt at drive Driftsudgifterne saa langt ned, at det kan opveje Tabet paa den ugunstige Sterlingkurs. Hvis der ikke snart indtræder en Bedring i disse Forhold, og de hollandske Rederes Driftsudgifter vedblivende ligger saa højt, maa de lægge Skibene op, medens de udenlandske Konkurrenter erobrer Markedet. Den hollandske Rederiforening er derfor bange for, at der indtræffer saa skæbnesvangre Begivenheder som Salg af hollandske Skibe til Udlandet, yderligere Restriktioner, og til Slut den fuldstændige Undergang af den hollandske Skibsfart og Overførsel af Skibene til fremmede Flag.

Rederiforeningen foreslaar derfor Regeringen at foretage følgende drastiske Skridt:

1) at tilvejebringe en yderligere Nedsættelse af Priserne for Livsnødvendigheder, saa at Lønnen i Holland hurtigst mulig kan tilpasses Lønniveauet i de konkurrerende Søfartslande;

2) at føre en saadan Handelspolitik, at den internationale Handel kan udvikle sig saa frit som muligt. Hvis det betragtes som uundgaaeligt at begrænse Importen for at beskytte den hollandske Industri og det indenlandske Marked mod unormal Konkurrence (ved Indførslen af Importkontingenter og ved »anti-dumping«-Forholdsregler), maa det ikke forglemmes, hvilke skæbnesvangre Konsekvenser saadanne Forholdsregler vil medføre for Skibsfarten, der er lige saa vigtig for Holland som mange af de Industrier, man foreslaar at beskytte.

3) Til, hvor Lejlighed dertil gives, at anvende hollandske Skibe til Transport af Varer, der er destineret til eller har Holland som Oprindelsesland;

4) at forinindske Lods- og Havneafgifterne;

5) at søge kraftigt at faa den tyske Regering til at reducere Fragtpriserne paa de tyske Jernbaner, hvorved meget Gods, der kommer fra et naturligt Opland til hollandske Havne, ad kunstig Vej tvinges til at søge tyske Havne;

6) at udvikle Mulighederne for Transport under hollandsk Flag til og fra Rusland;

7) at ophæve eller i det mindste betydeligt nedsætte Havneafgifterne for de Skibe, der er lagt op.

Som man ser er den hollandske Skibsfarts Mænd ikke Tilhængere af Regeringens Restriktions-Politik, men ønsker, at Holland fortsætter ad den stoute Frihandelspolitikens uhindrede Veje.

DANMARK  
HÆVDEDE  
SIG FLOT I  
1931 — MEN

Danmark holdt alligevel Fjerde-Pladsen i 1931 mellem Verdens skibsbyggende Nationer. Nummer et var Storbritannien og Irland med 502,487 søsatte Tons, derefter De Forenede

Stater med 205,865, saa Italien med 165,048 og Danmark med 125,974 Tons. Holland og Sverige er Num-

## DEN ØKONOMISKE KRIG

Cunard-Linien standsede Arbejdet paa 73,000 Tonneren, fordi Pengene blev for dyre. Nu skal Arbejdet genoptages, ikke fordi Penge er blevet billigere, men fordi Franskmændene ikke, som ventet, vil stille Bygningen af Compagnie Generale Transatlantique's 70,000 Tonner i Bero.

I Forvejen var der for mange Kæmpeskibe i Rutefart paa Atlanterhavet.

mer 5 og 6 med henholdsvis 120,296 og 112,703 søsatte Tons. Og alligevel søsatte vi 11,256 Tons mindre end i 1930. Ogsaa Sverige søsatte betydeligt mindre, nemlig 19,078 Tons. For Englands Vedkommende var Nedgangen katastrofal — ikke mindre end 976,076 Tons, den største Nedgang i hele Skibsbygningens Historie.

Danmark er desværre ogsaa det fjerde-største med Hensyn til Nedgang i Tonnage under Bygning. Vi havde den 1. Januar 1931 55,860 Tons mere under Bygning end pr. 1. Januar 1932. Under den sidstnævnte Dato havde vi kun 51,800 Tons under Bygning, medens Sverige havde 95,380 Tons. Og følgende andre 8 Lande har mere under Bygning end vi: England, U.S.A., Italien, Frankrig, Tyskland, Holland, Spanien og Japan. Og der er vist ikke megen Chance for, at vi vil skyde frem foran nogle af de nævnte Lande i Aarets Løb. Hvem har i Øjeblikket Mod til at give Ordre paa nye Skibe eller Raad til at lade de gamle hugge op?

### HVAD FRAGT-RATETALLET GEMTE

Fragtratetallet er for December beregnet til 93,9 mod 92,7 i November, jfr. følgende Oversigt.

Januar—Marts 1925 gsnlt. .... 100.0			
December 1930....	88.1	Juli 1931....	86.4
Januar 1931....	86.5	August — ....	85.0
Februar — ....	86.4	September — ....	85.0
Marts — ....	86.7	Oktober — ....	88.4
April — ....	87.1	November — ....	92.7
Maj — ....	86.5	December — ....	93.9
Juni — ....	86.3		

Opgangen i Løbet af December Maaned skyldes udelukkende Kursstigningen for \$ samt for £ (ved sidstnævnte var der dog kun Opgang i Forhold til første Halvdel af November). Summen af Indeks for Fragter paa £-Basis var nøjagtig lige stor i December og November, idet nogle mindre Forskydninger i op- og nedadgaaende Retning ophævede hverandre. For Træløst var Noteringerne i December kun nominelle, og for denne Gruppe har man derfor regnet med samme Indekstal som for November. Blandt de — forholdsvis faa — Fragtpriser i \$ var bl. a. Timecharterpriserne i Nedgang.

Et velmenende Dagblad har med lykkelige Fagter konstateret, at Fragtratetallet er stigende. Hvordan kan det saa være, at Antallet af de oplagte Skibe vedbliver at stige, spørger Bladet i en Tone som laa der machiavellianske Machinationer bag denne Stigning. Forklaringen ligger, for at tale med Henrik Ibsen, »snublende nær« — November og December Fragtratetallene er i den lille 69 Procent-Krone, de foregaaende i Guldkrone-Værdi. Med andre Ord den reelle Fragtrate er paa Grund af den økonomiske Verdenskrig betydelig lavere end for tre Maaneder siden.

## DEN ITALIENSKE STATSSTØTTE

Gesandtskabet og Konsulatet i Genua har tidligere Gindberettet om den italienske Regerings Bestræbelser for at fremme Skibsbygningsindustrien og Skibsfarten og om de Foranstaltninger, som er blevet truffet for at hjælpe disse Erhverv gennem de sidste Aars stedse stigende Vanskeligheder. Skibsbygningsindustrien nyder godt af direkte Præmier og Toldlettelser. Rederierne faar Statssubvention til Opretholdelse af bestemte Ruter. Desuden er der ved Regeringens Mellemløst gennemført en omfattende Koncentration indenfor Rederierhvervet.

Disse Foranstaltninger er nu blevet suppleret ved en i »Gazzetta Ufficiale« for den 31. f. M. offentliggjort Dekretlov, hvorved der indføres Præmier til Begunstigelse af Fragtfarten, skriver Gesandten, Hr. I. C. W. Kruse i en Indberetning til Udenrigsministeriet.

Fra den 1. Januar 1932 at regne og for et Aar gives der en Skibsfartspræmie til nationale Handelsskibe, som udelukkende anvendes til Transport af Varer (Art. 1).

For Skibe med mekanisk Drivkraft (Dampskibe, Motorskibe, Motorsejlskibe, Sejlskibe med Hjælpemotor), hvis Alder ikke overstiger 1 Aar, er Præmien for hver Ton af Bruttotonnagen og for hver gennemsejlet Mil følgende: Lire 0,0025 for de første 1500 Tons; Lire 0,00125 for de følgende indtil 2500 Tons; Lire 0,0008 mellem 2500 og 4000 Tons og Lire 0,0002 over 4000 Tons. For Skibe, hvis Alder er over 1 Aar, bliver den saaledes fastsatte Præmie multipliceret med Koefficienten 0,99-n, hvor n repræsenterer Antallet af Aar i Skibets Alder. Præmien gives for ikke over 18000 Mil for Skibe indtil 1500 Tons Bruttotonnage; for ikke over 30000 Mil for Skibe fra 1500—2500 Tons og for ikke over 40000 Mil for Skibe af en Bruttotonnage paa over 2500 Tons. For Dampere og Motorskibe regnes den gennemsejlede Strækning fra en Havn til en anden til 2/3 (Art. 2).

For Sejlskibe fastsættes Præmien til Lire 20 for hver Bruttoton i Forhold til Aar svarende til den Periode, i hvilken hvert Skib er udrustet og forsynet med Besætning (Art. 3).

Skibets Alder beregnes fra den 1. Januar i det Aar, som følger efter Aaret for dets Stabelafsløbning, og Bruttoton-

nagen regnes efter det sædvanlige Skibsmaalingcertifikat (Art. 4).

Præmien tilkommer Skibsrederen, saaledes som denne er bestemt ved Handelsmarinclovens Art 53, og erlægges for Farten mellem Afgang- og Ankomsthavne iberegnet mellemliggende Anløb, forudsat at de paagældende resultater af Skibspapirerne (Art. 5).

Præmien gives ikke til Dampskibe og Motorskibe, hvis Bruttotonnage er under 100 Tons, og til Sejlskibe med Hjælpemotorer og Motorsejlskibe, hvis Bruttotonnage er under 50 Tons. Udelukket er desuden Skibe, som anvendes i subventioneret Fart, og Skibe paa over 12 Aar, som er erhvervet i Udlandet efter Dekretets Bekendtgørelse (Art. 6).

Den samlede Udgift til Dekretets Gennemførelse vil ikke kunne overstige ialt 70 Millioner Lire, saaledes at der vil kunne blive Tale om en forholdsvis Reduktion af Præmierne, saafremt dette Beløb ikke slaar til.

## SPANSKE KONSULERS VISERING AF SKIBSDOKUMENTER

Fra Udenrigsministeriet er der nu indgaaet Meddelelse til Danske Rederes Retsværn, at det er lykkedes den danske Generalkonsul ved en personlig Drøftelse af Spørgsmaalet med den spanske Consul i Southampton at tilvejebringe en mere tilfredsstillende Ordning af Ekspeditionen i Forbindelse med Viseringen af Manifest for danske Skibe.

En saadan Visering vil herefter — forudsat at der gives Konsulen Varsel inden Kl. 15 om Lørdagen inden Kl. 12 Middag — kunde finde Sted paa Hverdage indtil Kl. 19 og eventuelt senere, ligesom Visering ogsaa vil kunne finde Sted paa Søn- og Helligdage under Forudsætning af, at Konsulen ikke er bortrejst eller paa anden Maade forhindret. Ved Visering paa Søn- og Helligdage vil der være at afgive Varsel indenfor ovennævnte Tidsrum.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 26. Jan. 1932.

De mange Befragtninger fra La Plata og Sortehavet pynter godt paa Fragtmarkedsberetningerne, men om de ogsaa pynter paa den enkelte Reders Regnskab er en ganske anden Ting. Naar disse to Markeder undtages, er alt andet desværre lige elendigt, baade hvad Efterspørgsel og Betaling angaar, og flere og flere Baade maa ty til Oplægning. Det er bare et Spørgsmaal, om ikke mange Redere — og Fragtmarkedet som Helhed — havde været bedre tjent med Oplægning paa et tidligere Tidspunkt; nu er der i al Fald intel Valg i de fleste Tilfælde. — Der er intel andet at gøre end at se Tiden an og følge Udviklingen i hvert enkelt Marked og disponere derefter.

### TRÆLASTMARKEDET

Under de nuværende Forhold — og specielt med Henblik paa Russernes Salgspolitik — kan det blive vanskeligt at komme i Gang med Trælastbefragtningen. For saa vidt haster det heller ikke; de Slutninger, som hidtil er gjort og de Noteringer som indikeres, frister ikke til Forhaandsafslutninger. Blandt andet rapporteres:

5,000 Fv. Props Mid. Finland/Cardiff el. Barry 37/6, i Baade paa optil 1,500 Fv. 30/40,000 Fv. Props Finland/Ghent el. Antwerpen 32/- 32/6, 1/1,200 Fv. Baade. 1,050 Std. hollandsk Baad Bjørkø/Zaandam,

Maj, Hfl. 15.50/15.75; 670 Std. svensk Baad Sundsvall & Trångsund/Calais 37/-; 480 Std. Memel/Liverpool 45/-, Marts/April og lignende April/Maj; 500 Std. Memel/London 35/-, Option Sharpness 45/-, April/Maj; 5/550 Fv. Abo/Cardiff, prompt, noteres til 37/-.

### KUL, KOKS ETC.

Det er stadig meget smaat med Laster og Raterne er nærmest noget svagere. London Koks noteres i ca. 7/-, Wales/Helsingør 2,200 T. 5/6, E.C./Lindholm Pier 2/4,000 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Haderslev 11/1,200 T. 5/9. Boness/Aarhus 2,200 T. 5/3, 2,300 T. 5/-, Grangemouth /god dansk Havn 3/3,500 T. 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Glasgow/Aarhus 2,200 Koks 7/6. Danzig/Aarhus 3,000 T. Kr. 4.25. Danzig/Nantes 2,300 T. 7/3, Bordeaux 3,000 T. 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,000 T. 7/9d.

### MIDDELHAVET etc.

Store Baade til Vestitalien er mere efterspurgt til stigende Rater; ellers uforandret. E.C./Genua range betaler 6/3 6/6, Algiers 8/- 3,000 T., 7/3 4/6,000 T., Catania 7/- 4,000 T. Wales/Barcelona slutter smaa Baade til saa lavt som 8/3, Øerne 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/-. Genua 6/- 6/7,000 T. 6/9 3,100 T. Pl. Said/Alexandria 6/6. Forth/Barcelona 8/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1,900 T., Genua 6/6 5,300 T. Rotterdam/Marseille 7/6, Genua 6/-. Danzig/Vestitalien 7/3 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Adriatic 1/- mere. Ud fra Middelhavet er

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM I DECEMBER 1931 YDERLIGERE TILBAGEGANG OGSA FOR ANTWERPENS OG HAMBURGS VEDKOMMENDE

Den samlede Skibstrafik paa de tre store Kontinent-havne har i December været ca. 290,000 Reg. Tons mindre end i November; sammenlignet mod December 1930 har den været 745,000 Tons mindre. For hver af Havnene er Forskellen i den indkomne Tonnagemængde — i Tusind Reg. Tons Netto — for December sammenlignet med:

	November 1931	December 1930
Nieuwe Waterweg .....	÷ 106	÷ 382
Rotterdam .....	÷ 99	÷ 295
Antwerpen .....	÷ 113	÷ 166
Hamburg .....	÷ 71	÷ 197

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg er dalet til 80,6 pCt., imod 61,4 pCt. i den foregaaende Maaned og 80,0 pCt. i Decbr. 1930.

Trafikken paa Antwerpen er gaaet endnu stærkere tilbage, saaledes at Forholdet mellem den til de to Havne ankomne Tonnagemængde er forbedret noget til Fordel for Rotterdam. For December er dette Forhold 48,75 til 51,25 imod 48,61 til 51,39 i forrige Md. og 50,86 til 49,14 i Dec. 1930.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er Havnenes Andel i den samlede Trafik som følger:

	Dec. 1931	Nov. 1931	Dec. 1930	Dec. 1929
Nieuwe Waterweg	35,74	35,78	37,70	38,59
Rotterdam .....	(28,82)	(29,12)	(30,16)	(32,04)
Antwerpen .....	30,30	30,79	29,45	29,10
Hamburg .....	33,96	33,43	32,71	32,31

Den samlede Trafik paa de tre store Kontinenthavne har i det forløbne Aar, 1931, været ca. 5,579,000 Reg. Tons eller 8,2 pCt. mindre end i 1930, og 6,062,000 Tons eller 8,8 pCt. mindre end i 1929. For hver af Havnene er disse Tal som følger, 1931, sammenlignet med:

	1930		1929	
	Absol.	%	Absol.	%
Nieuwe Waterweg.	3,096,000	12	3,321,000	12,8
Rotterdam .....	2,463,000	12	3,472,000	16,1
Antwerpen .....	915,000	4,5	1,646,000	8,0
Hamburg .....	1,568,000	7,0	1,095,000	5,0

Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa Nieuwe Waterweg har for 1931 været 79,77 pCt. imod 79,75 pCt. for 1930 og 82,93 pCt. for 1929.

Forholdet mellem Rotterdam og Antwerpen er: for hele 1931: 48,71 til 51,29, imod 1930: 50,73 til 49,27, og for 1929: 51,03 til 48,97.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er Havnenes Andel i den samlede Trafik som følger:

	1931	1930	1929
Nieuwe Waterweg ..	36,22	38,24	37,85
Rotterdam .....	(28,89)	(30,43)	(31,40)
Antwerpen .....	30,42	29,38	30,14
Hamburg .....	33,36	32,36	32,01

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

der saa godt som intet, hverken af Fosfat, Erts eller Frugt. Sortehavet/Kontinentet har derimod været usædvanlig aktiv, men desværre holdes Raterne nede paa 11/- 11/3, med enkelte Undtagelser 11/6 11/7 1/2. Til danske Havne blev betalt 13/9 4,000 T., og fra Constanza/Varna range 15/- to Havne 3,000 Tonner, Option Adriatic 13/-, 2/- mere hvis Donau.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Fra England er der igen sluttet en Del Laster til Vestindien, Staterne, St. John N. B., St. John's N. F. o. s. v., men stadig til de samme lave Rater. De nordamerikanske Markeder er fuldstændig uden Efterspørgsel. Nogle Sukkerlaster fra San Domingo gik til 14/- 4,000 T., 14/9 2,800 T. Korn Gulfen/Bahia og/eller Rio 13/- een, 13/6 to Havne. Asfalt Tampico/1—5 Havne Sydafrika udbydes til 20/- og Bomuld Gulfen/Japan 5 1/2 c. Nord-Pacific/U.K. Kont. kan muligvis gores til 22/-.

### SYDAMERIKA

Udgaende Kul noteres og sluttet fremdeles til 9/- Buenos Aires, 9/6 Rosario og nogen Bedring kan vist ikke ventes foreløbig. Kornmarkedet har igen været usædvanlig livligt til faste, tildels højere Rater, især for helt prompt og Februar. Marts Tonnage er derimod af liden Interesse.

Buenos Aires/p.p. U.K. 7,200 T. 17/- Febr.; Buenos Aires/A/R 8,000 T. 16/6 pt.; Rosario/A/R 6,600 T. 18/3 pt.; San Lorenzo/A/R 7,200 T. 17/6 Febr.; San Lorenzo/p.p. U.K. A/R 6,800 T. 18/6 pt., 5/5,500 T. 18/9 Febr.; San Lorenzo/U.K. H/H 4,800 T. 19/- pt., 6,300 T. 18/- Marts; Santa Fé/A-R. 6,200 T. 19/3 Jan.; Santa Fé/A-R 6,000 T. 19/- Jan./Febr.

Til Skandinavien er sluttet en god Del Baade for Februar til 19/9 20/6, Basis een Lossehavn. Med de forhøjede Udgifter i La Plata er det kun forbavsende, at Tonnagen kan erholdes til disse Rater, og 6d. Reduktion for A/R hører ingensteds hjemme; 6d. à 1/- højere for A/R var mere paa sin Plads og maa vel snart vinde Hævd.

### ØSTEN

Tonnageoverfloden i disse Farvande er nu meget udpræget med en mikroskopisk Efterspørgsel maa det

gaa ud over Raterne. Australien/Shanghai gores paa Basis af 17/6 Sydlandet, 16/6 Sydney. Til Europa er der intet positivt — hverken fra Australien eller Indien. Vladivostok/R-H slutter parcels til 27/6 og full cargoes er reduceret til 26/-. Birma/Gdynia 26/6, A/H 25/6. Senere rapporteres: Vesta Australien/Europa 26/3, 25/2 15/3.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 5,500 T. 45 c. Rundrejse; 4,850 T. 50 c. Rundrejse; 4,175 T. 55 c. Rundrejse; 2,400 T. 95 c. Rundrejse; 2,100 T. \$1.00 Rundrejse; Trip across: 4,350 T. \$1.30.

Tank: Der har været noget mere Bevægelse i løs Befragtning, men Raterne kan ikke komme op.

### Udvandringen til oversøiske Lande i 1931

I Aaret 1931 udvandrede fra Danmark til oversøiske Lande ialt 1,186 Personer, hvis sidste faste Opholdssted var her i Landet. Tallet er ca. 2,200 mindre end i 1930, og over 5,000 mindre end i 1929; efter Verdenskrigen har intet Aar vist en saa ringe oversøisk Udvandring, og selv under Krigen viste kun et Aar nemlig 1918 mindre Tal.

Udvandringen til de forskellige Dele af Amerika og til de øvrige Verdensdele vil for 1931 og nogle foregaaende Aar fremgaa af følgende Tal:

Bestemmelsessted:	1931	1930	1929	1928	1910—13 gnstl. aarlig
Kanada .....	101	1,307	2,982	3,891	893
U. S. A. ....	774	1,595	2,748	3,089	6,514
Mell.- og Sydamerika ...	223	366	458	633	955
Australien ...	11	14	37	48	150
Afrika .....	51	48	32	22	32
Asien .....	26	18	20	14	46
Uangivet ....	•	•	•	2	4
Tilsammen	1,186	3,348	6,277	7,699	8,594

582 Personer rejste direkte med dansk Skib til oversøiske Havne, medens 604 foretog Rejsen via udenlandsk Havn. — Foruden de 1,186 Personer, der her er regnede som Udvandrere fra Danmark, rejste der herfra til oversøiske Lande 1,623 Mænd og 1,388 Kvinder med Kontrakt sluttet med en dansk Udvandringsagent. Af disse var nogle danske, der agtede sig tilbage hertil igen og rejste med Returbillet, 1 Færing og 2 Islændere, medens Resten var Personer, hvis sidste faste Opholdssted var i Udlandet, aldeles overvejende oversøiske Lande, d. v. s. Dansk-Amerikanere eller Familie af disse, der havde været paa Besøg her i Landet.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### SKIBSFARTEN OG REGERINGENS TILBUD

Naar Staten for at skaffe Skibsværfterne Arbejde absolut vilde indrømme Kredit, da maatte danske Redere ikke stilles daarligere end de udenlandske. Imidlertid er der jo netop indtruffet det, som Skibsrederne frygtede, at Verdenstonnagen langt overstiger Behovet. Og naar man tager Hensyn til, at mindst tyve Procent af Verdenstonnagen ikke kan finde Beskæftigelse, og at mere end en Fjerdedel af den danske Tonnage har maattet oplægges af Mangel paa Beskæftigelse, saa forstaar man ikke rigtigt, at Staten paa det nuværende Tidspunkt finder Anledning til at fremkomme med et Forslag om at yde 15 Mill. Kr. Kredit til Skibsfarten.

Tidspunktet maa i alt Fald synes uheldigt valgt, thi der findes næppe nogen dansk Reder, der, selv om han har Midler dertil, vilde finde Anledning til Tonnage-Forøgelse, saa længe Forholdene for Skibsfarten er saa elendige, som Tilfældet er. Det kan saaledes efter min Formening ikke være Rederierne, som for Tiden har nogen Interesse i en Statskredit til Bygning af nye Skibe.

Konsul Chr. Andresen,  
Næstformand, Dansk Dampskibsrederiforening.

### DE 15 MILLIONER KRONER TIL SKIBSBYGNING

Handelsministerens Forslag er fremkommet paa min Foranledning. Jeg forklarede for Ministeren, at danske Værfter, der i Mangel af Ordre eventuelt kunde tænke

sig at bygge enkelte Skibe usolgte, under den herskende Kreditnod er afskaaret fra at opnaa en lignende Statsgaranti, som kan opnaas ved Bygning paa Kredit til fremmede Rederier, idet saadan Garanti kun ydes til fremmed, ikke til dansk Flag. Det syntes naturligt at søge Hjemmel til at yde saadan Garanti, idet det dog var muligt, at det kunde føre til nogen Beskæftigelse.

Ministeren gav Tanken sin Tilslutning og bad om en skriftlig Henvendelse. En saadan sendte jeg, tiltraadt af de ledende Værfter, nemlig Burmeister & Wain, Helsingør og Nakskov. Jeg tilstillede samtidig (den 8. December f. A.) Dansk Dampskibsrederiforening Genpart af Henvendelsen. Foreningen har mig bekendt ikke taget Afstand fra Tanken og burde efter mit Syn ej heller gøre det. Jeg maa formode, at Forholdet har været Hr. Skibsreder Andresen ubekendt.

A. P. Møller.

### REDERE OG SKIBSBYGGERE

For Redernes Vedkommende maa den Kendsgerning, at sidste Aars Skibsbygning kun androg lidt over 2,000,000 Tons, betragtes som tilfredsstillende.

Fairplay.

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS RESPONSA

### Responsum Nr. 59.

I Anledning af en foreliggende Retssag udbeder jeg mig en Udtalelse i følgende Anledning.

Skibsreder A. stiftede i Forening med B. i Aaret 1926 et Rederi Aktieselskab ved Navn X. Det var Aftalen, at A. skulde være Selskabets korresponderende Reder, medens B. skulde føre den af Selskabet erhvervede Damper. Begge var Medlemmer af Bestyrelsen. I Midten af Aaret 1930 kom det til Uoverensstemmelser, og B., der samme med nogle andre havde Majoriteten af Selskabets Aktier, benyttede da dette til at afskedige A. som korresponderende Reder. Der er ikke oprettet skriftlig Kontrakt mellem A. og Selskabet, da dette som nævnt blev stiftet af A. og B. i Forening og med den Afale, at A. skulde være korresponderende Reder.

Jeg beder den ærede Forening udtale sig om, hvilket Varsel A. under de nævnte Forhold maa have Krav paa, forudsat at Opsigelsen af hans Stilling som korresponderende Reder overhovedet kan ske.

#### Svar:

I Skrivelse af 3. ds. har Hr. Højesteretssagføreren forespurgt Dansk Dampskibsrederiforening, hvilket Opsigelsesvarsel en korresponderende Reder maa have Krav paa, naar der ikke er oprettet Kontrakt mellem ham og det paagældende Selskab.

Saaledes foranledige skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at der ikke kan siges at foreligge nogen Coutume med Hensyn til det rejste Spørgsmaal. En korresponderende Reders Ansættelsesvilkaar vil som Regel være fastsat i Selskabets Vedtægter eller ved en særlig Kontrakt og er meget forskelligt ordnet i de forskellige Rederier.

### Responsum Nr. 60.

I en Ministeriet for Søfart og Fiskeri foreliggende Sag er der bl. a. rejst følgende Spørgsmaal:

1. Er det almindelig Sædvane, at Skibe, som ligger fortojet i en Havn, holder Vagt om Natten til Eftersyn af Fortøjningerne m. m.?
2. Paahviler det Skibet selv at sørge for at holde Opsyn med Fortøjningerne og at slække og fire paa disse, naar Vandstanden stiger eller falder i Havnen?

3. Er det Skibets Pligt at slække paa Fortøjningerne, saaledes at det, naar Vandet falder stærkt, vedblivende holdes flydende, og det undgaas, at Skibet helt eller delvis lager Grunden, faar Slagside og derfor kommer til at hænge i Fortøjningerne?
4. Kan den Omstændighed, at det stormer i det i Spørgsmaal 3 ommeldte Tilfælde, medføre, at der ikke bør slækkes snarest muligt, saaledes at Skibet holdes flydende?

#### Svar:

I Skrivelse af 9. ds. har det høje Ministerium udbedt sig Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelses Udtalelse til de i Skrivelsen under Punkterne 1, 2, 3 og 4 anførte Spørgsmaal.

I Anledning heraf tillader Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse sig at bsvare Spørgsmaalene saaledes:

- ad 1. Ja.  
ad 2. Ja.  
ad 3. Ja, undtagen i Havne, hvor Skibet normalt vil staa paa Grunden ved Lavvande.  
ad 4. Spørgsmaalet kan ikke besvares generelt. Lokale Forhold kan være afgørende for, hvorvidt Fortøjningerne i Stormvejr bør slækkes paa et lidligere eller senere Tidspunkt end i det under 3 ommeldte Tilfælde.

### STIGENDE OPLÆGNING

Igen en Stigning denne Uge — Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening har oplagt 107 Skibe af en Brutto Tonnage paa 230,610 Tons, svarende til 355,197 Tons Dødvægt. Stigningen andrager 7,483 Tons Dødvægt. Der er vedblivende oplagt ca. 27,000 Tons anden Tonnage tilhørende Ikke-Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke inkluderet Sejlskibstonnagen.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKE**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAYNEVEJ 40  
Telegr.-Adr.: »Fisker«  
Telefon Nr. 166  
**HOLBÆK**  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

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

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

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 620.

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
Aalborg



## KJØGE

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

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

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING

SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÄKLER

ESBJERG

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusens«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

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

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## NØRRÉSUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRÉSUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## ‡ FRA SØ, HAVN OG VÆRFT ‡

### 1931-Trafikken gennem Suez

Trafikken igennem Suez Kanalen i 1931 har været 5,2 Procent mindre end i 1930. Alt i alt passerede 5366 Fartøjer Kanalen i Aarcts Løb, eller 395 færre end i 1930.

### Fanø Skibsrederforening

afholdt Fredag Generalforsamling. Aftvigte Aars Regnskab, der balancerer med 2185 Kr., oplæsles og godkendes.

Bestyrelsen fik Bemyndigelse til at arrangere en Sommerudflugt.

Til Formand genvalgte Kaptajn Knud Nielsen, ligeledes genvalgte Revisorerne Kaptajn N. P. Petersen og Kaptajn A. C. Svarrer.

### RECHNITZER, THOMSEN & CO. JUBILERER

Det ansete Skibsmæglerfirma Rechner, Thomsen & Co. kan den 1. Februar d. A. fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Efter at Skibsmægler Daniel Rechner havde arbejdet selvstændigt ca. 1 Aar som Skibsmægler, startede han den nævnte Dag Firmaet Rechner, Thomsen & Co. med nu afdøde Skibsmægler Chr. Thomsen som Kompagnon. Firmaet har i den forløbne Tid oparbejdet sig til et af Landets største Firmaer i sin Branche, og repræsenterer foruden Det Østasiatiske Kompagni, Den Norske Syd Amerika Linje, Oslo, C. K. Hansen og Hecksher & Søn's Eftf., København, samt tillige den verdensomfattende Forsikringsinstitution Lloyds, London, ligesom det fremdeles forøger sin gode Position indenfor Søfartskredse.

Den afholdte Skibsmægler Rechner, der som bekendt er Broder til Admiral Rechner, har efter Skibsmægler Thomsens Død optaget den dygtige og elskværdige Skibsmægler Einar Petersen som Kompagnon. Mange gode Ønsker vil i Dagens Anledning gaa til de populære Indehavere af det kendte Firma.

### Styrmændenes nye Æresmedlemmer

Dansk Styrmændsforening afholdt i Søndags Generalforsamling i Foreningens egne Lokaler.

Forretningsfører H. J. Christiansen aflagde Beretning, der saavel som Regnskabet blev godkendt. I Anledning af 25 Aars Jubilæet vedtog man at udnævne fire Æresmedlemmer, nemlig Navigationsskolebestyrer Funder og de tre tilbageværende af Foreningens Stiftere: Kaptajn Møller Larsen, »Koldinghus«, Kaptajn Hansen, »Bellona«, samt Bestyrelsens nuværende Formand, Niels Hansen, der ikke var naaet hjem til Generalforsamlingen, da han for Tiden er ude med »Maine« som fungerende Fører.

Til Bestyrelsen valgte H. Bercholt, H. Rosfeldt, K. Svan, A. Rørup og R. Quist med E. K. Andersen og K. L. Hansen som Suppleanter.

## PERSONALIA

I Anledning af »Dansk Styrmændsforening«s 25 Aars Jubilæum, er Foreningens Forretningsfører, Styrmænd H. Christiansen, udnævnt til Ridder af Dannebrog.

\*

### FØDSELSDAG

Direktør Ejnar Bondegaard, Aktieselskabet Burmeister & Wain fylder 50 Aar den 7. Februar.

\*

### DØDSFALD

Torsdag den 21. ds. er pens. Lods Rasmus Ungermann afgang ved Døden i sit Hjem paa Fanø efter et længere Sygeleje, 66 Aar gammel. Afdøde var født i Randers, kom til Fanø Navigationsskole og fik sin Styrmændseksamen. Her fandt han den Pige, som siden blev hans Hustru. Efter at have sejlet 4—5 Aar som Styrmænd med Dampskibe, fik han Ansættelse ved Esbjerg-Fanø Lodseri, hvor han virkede til 1927, da han tog sin Afsked og flyttede til Nordby, Hustruens Fødeby. Som Lods var Ungermann afholdt, og han var med til mangen drøj Tørn. I 1912 fik han Medaljen for drukkendes Redning, efter han havde udvist særlig Konduite ved at redde to Mand fra en grundstødt Damp, og hvoraf 15 Mand omkom i Bølgerne. Afdøde efterlader sig Enke og 4 voksne Børn, en Søn er ansat som Befragter i Firmaet C. K. Hansen, 2 Sønner og 1 Datter har Bopæl i Amerika, men er for Tiden hjemme paa Besøg.

### Ny italienske Afgifter paa udenlandske Varer

»Gazzetta Ufficiale« for den 4. ds. indeholder en kgl. Dekretlov af 21. f. M. angaaende Indførelse af en særlig Afgift paa Varer fra Udlandet, som losses i Havne og paa Kyster i Italien.

Ifølge Dekretlovens Art. 1 vil fra 1. Januar 1932 at regne Varer fra Udlandet, som losses i Havne og paa Kyster indenfor Kongeriget, blive underkastet en Losningsafgift, som udgør 1 Lire pr. Ton for Fosfater, Nitrater (undtagen Sodanitat) og Materialer til Murkonstruktioner, og Lire 2,50 pr. Ton for andre Varer.

Undtagne fra Afgiften er a) Varer fra Udlandet, som afskibes for at blive videresendt i Transit over italiensk Territorium, og b) Materialer hidrørende fra Ophugning af Skibe, naar Ophugningen finder Sted i Kongeriget (Art. 2).

Afgiften opkræves af Toldvæsenet, og Fremgangsmaaden samt de nærmere Modaliteter vedrørende Fritagelse i Overensstemmelse med ovenstaaende Bestemmelser fastsættes af Finansministeren.

### Frihavn i London

Englands Overgang til Protektionismen har medført et voksende City-Krav om Oprettelsen af en Frihavn i London.

### »Anna Mærsk« søsat

Paa Odense Staalskibsværft blev det sidste Skib, som Værftet har i Ordre, i Lørdags søsat. Det er den store Oceanfarer »Anna Mærsk«, der er bygget til Rederiet A. P. Møller. Skibet, der blev døbt af Frk. Hulda Mærsk, Svendborg, vil nu blive monteret, men der forestaar Afskedigelser paa Værftet, da ingen Nybestillinger er kommet.

### Der tages fat paa Marstalskibet

Svendborg Jernskibsværfts Folk losses i disse Dage Materialerne til det nye Marstalskib, som »Sydfynske« lader bygge. Det er Det Forenedes Damp »Charkow«, der har transporteret Jernvarerne dertil fra Antwerpen. En af de første Dage tager Værftet fat paa Kollægninger, meddeler »Sv. Av.«

Da Værftet samtidig har faaet flere Reparationsarbejder — bl. a. Damperen »Silva« af Göteborg og »Pacific«, London, som forleden havde en Kollision ved København — vil der i den kommende Tid raade en glædelig Travlhed paa Frederiksen, skriver Ærø Avis.

### Ruteskib som Hjem for hjemløse

Visse norske Interesser underhandler om at købe det oplagte engelske Ruteskib »Carmania« og benytte dette som flydende Hjem for hjemløse i Oslo. Prisen, der forhandles om, er 500,000 Kroner.

»Carmania«s Søsterskib »Caronia« blev sidste Uge solgt for £ 20,000 eller ca. 365,000 Kroner.

### Ny Lærebog i Navigation

I vor Anmeldelse af C. D. Neergaard og H. A. Guldhammers ny Lærebog i »Navigation til Styrmændseksamen« oplyste vi, at Prisen var 3 Kroner. Dette er en Misforstaaelse. Den er 15 Kroner.

### Billegrejser til den britiske Industri-Messe

Under den store britiske Industrimesse i London og Birmingham fra d. 22. Februar til d. 5. Marts ned sætter Det forenede Dampskibs-Selskab Biletpriserne for Messebesøgende, hvorved Rejsen Esbjerg-Harwich og Retur kan foretages for  $1\frac{1}{3}$  af den ordinære Enkelbillettakst. Da ogsaa de engelske Jernbaner i Anledning af Messen udsteder billige Biletter mellem Harwich og London, kan skandinaviske Messerejsende foretage Turen Esbjerg-London og Retur for ca. Kr. 112.— paa 1ste Klasse helt igennem og ca. Kr. 104.— ved Rejse paa III Kl. Jernbane i England.

Rejsende, der ønsker at benytte de billige Tur-Retur Biletter til Messen i London og Birmingham, maa ved Biletbestilling forevise udfyldt »invitation card«, der gratis udstedes af de britiske Konsulater.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 1. 1932.

London .....	18.16	Madrid.....	44.00
New York .....	526.00	Amsterdam .....	212.00
Berlin.....	124.25	Stockholm .....	101.65
Paris.....	20.85	Oslo .....	99.00
Antwerpen .....	73.40	Helsingfors .....	8.00
Zürich .....	103.00	Prag .....	15.75
Rom .....	26.60		

## Radioprøven i Svendborg

Til den i Svendborg afsluttede Radioekspedientprøve var der fra Københavns Navigationsskole indstillet 7 Elever, som alle bestod, nemlig: til 1ste Klasses Certifikat: E. K. Sørensen og K. G. Johansen og til 2den Klasses Certifikat efter Washington Konventionens Art. 7: Styrmændene J. A. Schou, P. V. Funder, H. W. Nielsen, A. B. Smidt og L. S. Lund.



## POSITIONSLISTE

PR. 26. JANUAR 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, afg. Grangemouth 23.1. til Algier.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 20.1. til Singapore.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 9.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandria*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon 25.1. til Hamburg.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 13.1.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Newport News 15.1. til St. Thomas.  
 s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, afg. Murmansk 24.1.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Punta Arenas 22.1. til Los Angeles Harbor.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Town 29.12. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 17.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Randers 13.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Shanghai 15.1. til Pacifickysten.  
 s.s. *Asko*, Langlykke, afg. Cartagena 23.1. til Boston.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Auckland 16.1.  
 m.s. *Australien*, Krarup, pass. Ushant 23.1. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona* afg. Grimsby 28.1. l. Esbjerg.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 26.1. til Stettin.  
 s.s. *Birgit*, Liisberg, ank. Antwerpen 21.1.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 21.1. til Rouen.  
 m.s. *Boringia*, Frandsen, afg. Singapore 21.1. til Bangkok.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Rotterdam 23.1.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Holbæk 27.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 24.1.  
 s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Antwerpen 2.2. til Casablanca.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Hampton Roads 20.1.

## C

- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Pernambuco 18.1. p. R. t. Buenos Aires.  
 m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Gyhrs, afg. Rio 16.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 26.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Shanghai 21.1. til Yokohama.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Baytown 23.1.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Sagua la Grande 18.1.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Houston Tex 20.1.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 30.1. til London.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 24.1. p. R. t. Nyborg.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Perim 16.1. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 1.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Duoro*, Jønson, afg. Libau 6.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 26.1. til Island.

## E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Holm, afg. Palermo 26.1. til Tarragona.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Ancona 21.1.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Needles 23.1. p. R. t. La Rockelle Pallice.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Valencia 23.1.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Cardiff 21.1.  
 s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 18.1. til Southampton.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
 m.s. *Fionia*, Væring, pass. Perim 23.1. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. 1.2. til Nakskov.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Newcastle 31.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 16.1.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Frederiksberg*, Wendt, ank. Norfolk 23.1.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Harburg 15.1. til Wilmington.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Kbhvn. 30.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Rotterdam 23.1. til Korsør.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 22.1.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, ank. New York 23.1.

## H

- s.s. *Hafnia* afg. Esbjerg 27.1.  
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. Burntisland 23.1.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Thomsen, afg. Swansea 22.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 6.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

- m.s. *India*, Kruse, afg. San Francisco 20.1. til Panama Canal.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
 TELEFONER 18-718-918 STATSTELEFON 18  
 TELEGRAFER "STEGMANN"  
 NØRRESUNDBY

SKIVE

## AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SKIVE

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

SAXKJØBING

## HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAGTNING

## SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
"SKIBSMÆGLEREN"

SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852 A. TREJLL Etableret 1852

## SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK VICE-KONSULAT

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

m.s. *Indien*, Broner, afg. Vancouver 6.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Bari 24.1. p. R. t. Venedig.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Antwerpen 13.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 12.2. til Island.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. New Orleans forv. 2.2. til Galveston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Villarsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Dover 21.1. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 27.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Messina 24.1. p. R. t. Marseille.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jagersborg*, Petersen, ank. Antwerpen 21.1.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Manchester forv. 26.1. til Birkenhead.  
 s.s. *Kentucky* afg. Frederikshavn 23.1. til Harburg.  
 s.s. *Kjobenhavn* (D. F. D. S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Esbjerg 23.1.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen 9.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, ank. Gdynia 1.10.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Messina 23.1. p. R. t. Genoa.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Dunston 22.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjords Ruten.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Svendborg 20.1.  
 m.s. *Louisiana*, Hylsted, afg. Buenos Aires 23.1. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Riga forv. 25.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Gullport 20.1. til Rotterdam.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Hamburg 25.1.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, pass. Oran 23.1. p. R. t. Dundee.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 29.1.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Cardiff 26.1. til Cadey.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, pass. Gibraltar 28.1. p. R. t. Aberdeen.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Kbhvn. 26.1.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Penang 22.1. til Madras.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Neapel 30.1. til Livorno.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stige-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Memel 23.1.  
 s.s. *Nevada*, Arcl, afg. Newcastle 9.1.  
 s.s. *Nidaros*, Aggerholm, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Aalborg 23.1.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Randers 24.1.  
 s.s. *Normandiet*, Sorensen, ank. London 22.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Galveston 24.1.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Aabenraa forv. 25.1. til Kolding.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. Portland 14.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Barcelona 23.1. til Valencia.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Newcastle 24.1.  
 s.s. *Polonia* ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Prinula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Preston 22.1.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. New York 20.1.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 1.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## CHR. JENSEN

REDERI &amp; BEFRAGTNING

Salg og Køb af Dampskibe

KØBENHAVN

RIGA · WINDAU · REVAL

Telegr. Adr.: RUSSJENSEN. Coder: Scott's 10th. Ed., Watkins,  
 A. B. C. 5th. & 6th. Ed. & Boe's.

RIGA

s.s. *Rosenborg*, Jans, Frederikshavn 24.1.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle 1.2. til Kbhvn.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, ank. London 22.1.  
 s.s. *Saga*, Falck, afg. Kbhvn. 26.1. til Vestnorge.  
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, pass. Hatteras 21.1. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Scotia* afg. Kbhvn. 27.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux 30.1. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Tyne 13.1. til Catania.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, pass. Flores 22.1. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Sigrun*, Hav, afg. Aarhus 26.1. til Aalborg.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Tyne 24.1.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig 26.1. til Reval.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 26.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Penarth 22.1.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 29.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 20.1. til San Martin.  
 m.s. *Stjerneborg*, Rosenhøj, afg. Shanghai 12.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Melhil 22.1. til Barcelona.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. New York 9.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Danzig 30.1. til Stettin.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Korsør 27.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, Hansen, ank. Tyne 20.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 25.1. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. San Pedro 12.1.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. Antwerpen 15.1. til Boston.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 25.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Raaschou, afg. Zeebrügge 26.1. til Riga.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger 28.1. til Centa.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Esbjerg 23.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Trondheim 26.1.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 25.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Baltimore 20.1.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Struer 27.1.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Kalundborg 24.1.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Nantes 24.1.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Rosaria 21.1.  
 s.s. *Victoria* (D. K. F.) ank. Kbhvn. 26.1.  
 s.s. *Vidar*, Arenl, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Cadiz 23.1.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig 26.1. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 25.1.

## Y

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

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Immingham 23.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 25. JANUAR 1932

*Frida*, Rasmussen, afg. Dunston Tyne 21.1.

*Zampa*, Hansen, afg. Poole 12.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

sampt paa alle Postkontorer

Telefon 2070 · 12610



# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*



**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAOST 1848

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%,

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

# "MYREN"

KØBENHAVN

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

Telefon  
Helnp 1619  
Værk.  
Dannise  
Øbro 4198  
Kirsteing. 9

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufeilbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

# "REX"

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD!

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 26  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

# ZERSSEN & CO. <sup>Gør Alt</sup> for Dem i **KIEL CANAL**

**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 85, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House» 5/7, St.  
Mary Axe..... London

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariagenter — Speditører

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

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

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

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 27. Januar 1932.

Nr. 4.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar *regelmæssigt*. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øro paa Søkort-Arkivet, København K.

---

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

---

Med dette Nummer følger:  
Indholdsfortegnelse over Efterretninger for Søfarende 1931.

## I. Østersøen.

134. Sverige. Kalmarsund. Kalmar inseglingränna. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 3/171. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Kalmar norra bcj* paa c. 56° 40' N. 16° 23' E. er atter udlagt paa Station.
135. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 3/171. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Krongrundets östra* c. 56° 41' N. 16° 23' E. *Osvallsgrundets östra. Huvudets östra.*  
(E. f. S. Nr. 2/32 1932.)
136. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 3/172. Stockholm 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. 56° 51' N. 18° 07' E. er for Tiden slukket.  
Den vil uden nærmere Meddelelse, saasnart Omstændighederne tillader det, atter blive tændt.
137. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Havn. Hammarhyleden. Fyr nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 3/170. Stockholm 1932.)  
Fyret *Hammarbyhamnen Nr. 2* paa 59° 18' 28" N. 18° 05' 57" E. er nedlagt.
138. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/173 og 3/174. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Valsövarne* c. 63° 25' N. 21° 04' E. *Norrskär.*
139. Litauen. Sventa. Fyr tændt.  
(N. f. S. Nr. 3/160. Berlin 1932.)  
Paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder er paa c. 56° 02' N. 21° 04' E., 1,7 Sm 251' fra *Buddendikshof* Kirke, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm.  
(Kort Nr. 269.)

**140. Tyskland. Swinemünde Anduvning. Winkbake. Wallbake. Ledefyrs Lysvinkler forandret.**

(N. f. S. Nr. 3/227. Berlin 1932.)

De røde Ledefyr paa *Winkbake* og *Wallbake* er blevet blændet saaledes, at de kun er synlige 6° paa hver Side af Ledelinien mellem Pejlingerne 140° og 152°. Den E.-lige Grænse for Fyrenes Lys gaar ikke mere over Anduvningstønden, men nu kun over E.-Molehovedet.

c. 53° 56' N. 14° 17' E.

**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****141. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NW. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.**

Den automatiske Lys- og Klokketønde *Saltholm-Flak NW* paa 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") E. er midlertidig for et Tidsrum af c. 8 Dage inddraget og erstattet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.

**142. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 19. Januar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ng-Tolk* fandtes Dybden at være 4,8 m i W.-Siden af Renden, 6,7 m i Midten af Renden og 6,6 m i E.-Siden af Renden. c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.

(E. f. S. Nr. 51/2726 1931.)

**143. Danmark. Store-Bælt. Nakskov-Fjord. Enehøj. Fyrbaake genopført.**

Fyrbaaken til forreste Ledefyr paa *Enehøj* paa 54° 50' (16") N. 11° 01' (09") E. er atter rejst og i Orden.

(E. f. S. Nr. 2/67 1932.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****144. Tyskland. Sild W. Kabeltønde midlertidig udlagt.**

(N. f. S. Nr. 4/246. Berlin 1932.)

En rød- og hvidstribet Tønde med Stage og et sort-hvidt Flag er midlertidig udlagt paa c. 54° 54' N. 7° 54',<sub>1</sub> E.

**145. Tyskland. Mittelhever. Lystønde udlægges.**

(N. f. S. Nr. 4/306. Berlin 1932.)

For at lette Indsejlingen om Natten til *Mittelhever* vil der i Løbet af Januar d. A. uden nærmere Meddelelse, i 15 m Vand paa c. 54° 22',<sub>1</sub> N. 8° 28',<sub>2</sub> E. blive udlagt en sort Lystønde mærket 3 a, og som viser rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 11<sup>s</sup>, Lys 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 6,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.

**146. Orkney Øerne. North Ronaldsay. Taagesignal oprettes.**

(N. t. M. Nr. 1. Edinburgh 1932.)

Den 25. Februar d. A. oprettes c. 125 m 69° fra *North Ronaldsay* Fyr paa c. 59° 23' N. 2° 23' W. et Taagesignal, der giver Et-Stød hver 1<sup>m</sup>. Stødets Varighed 5<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 1/14 1932. Kort Nr. 263.)

(Se Tillæg.)

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

147. Frankrig. Barnouic Fyr atter tændt.  
(A. n. N. Nr. 1/6. Paris 1932.)  
Barnouic Fyr paa c. 49° 02' N. 2° 48' W. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 47/2520 1931.)
148. Hebriderne. Stornoway. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 115. London 1932.)  
Vraget af en Kulhulk, hvorfra Master og Bomme rager over Vandet, ligger sunket paa c. 58° 12' N. 6° 23' W., i *Glumraig* Havn, c. 0,15 Sm 247° fra *Seid Rocks* Baake. Vraget er afmærket med en rød Lanterne, som man imidlertid ikke kan stole paa.
149. Irland W.-Kyst. Cove Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 100. London 1932.)  
Cove Fyr paa c. 52° 15' N. 7° 05' W. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 5,7<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
150. Irland W.-Kyst. Bomore Point Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 100. London 1932.)  
Bomore Point Fyr paa c. 54° 19' N. 8° 35' W. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 5<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.

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

151. Færøerne. Nolso Radiofyr. Myggenæs Radiofyr. Bølgelængder og Tonehøjde forandres.  
Snarest efter den 1. April d. A. vil Bølgelængderne for *Nolso* Radiofyr paa c. 61° 57' N. 6° 36' W. og *Myggenæs* Radiofyr paa c. 62° 06' N. 7° 40' W. blive forandret til henholdsvis 303 kc/s. (990 m) og 291 kc/s. (1030 m). Samtidig vil Tonehøjden for begge Fyrs Vedkommende blive forandret til 1005 Svingninger pr. Sek. — Nærmerc Meddelelse vil fremkomme.  
(Færøske Lods, Side 56 og 57. Fyr-Fort. Nr. 730 og 756.)
152. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbor. Portsmouth Harbor Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1/3. Washington 1932.)  
Portsmouth Harbor Fyr paa c. 43° 04' N. 70° 43' W. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.
153. Forenede Stater i Nord-Amerika. Luftfyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 131. London 1932.)  
Nedennævnte Luftfyr, der alle viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, er tændt paa følgende Steder:
- |                             |                |                |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| 1. <i>Ravenels</i>          | 32° 46' 30" N. | 80° 11' 30" W. |
| 2. <i>Puck</i>              | 32° 39' 00" N. | 80° 21' 00" W. |
| 3. <i>Bennett Island</i>    | 32° 37' 00" N. | 80° 28' 00" W. |
| 4. <i>Bluffton</i>          | 32° 17' 00" N. | 80° 51' 00" W. |
| 5. <i>Bellingher</i>        | 32° 09' 00" N. | 80° 59' 00" W. |
| 6. <i>Keller</i>            | 31° 52' 00" N. | 81° 11' 00" W. |
| 7. <i>Seabrook</i>          | 31° 45' 54" N. | 81° 13' 42" W. |
| 8. <i>Harris Neck</i>       | 31° 37' 30" N. | 81° 16' 30" W. |
| 9. <i>Valona</i>            | 31° 28' 00" N. | 81° 21' 00" W. |
| 10. <i>St. Simon Island</i> | 31° 17' 30" N. | 81° 21' 00" W. |
| 11. <i>Brunswick</i>        | 31° 09' 30" N. | 81° 23' 00" W. |
| 12. <i>Horse Bend Bluff</i> | 30° 56' 48" N. | 81° 30' 48" W. |
| 13. <i>St. Mary's</i>       | 30° 45' 00" N. | 81° 33' 00" W. |
| 14. <i>Yulee</i>            | 30° 36' 00" N. | 81° 36' 00" W. |
- Alle Fyrene er anbragt paa Baaker.

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

154. Cuba N.-Kyst. Burro Cay. Opmaalingsbaake opført. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 2/65. Washington 1932.)  
Paa W.-Enden af *Burro Cay* er paa c. 20° 44' N. 75° 00' W. rejst en 20 m høj Opmaalingsbaake. — Man advares imod at forveksle denne Baake med *Cayo Grande de Moa* Fyr, der ligger c. 5 Sm E.-ligere.
155. Cuba S.-Kyst. Batabano Bugt. Canal de Monterey. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 2/66. Washington 1932.)  
Lystønden paa E.-Siden af det S.-lige Indløb til *Canal de Monterey* er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink. 22° 21' (00") N. 82° 21' (30") W.
156. Argentina. Buenos Aires Anduvning. Oplysning om Lystønder.  
(N. t. M. Nr. 132. London 1932.)  
1. Lystønden paa c. 34° 46' S. 57° 35' W. viser hvidt Lys med En-Formærkelser.  
2. Lystønden c. 7 Sm 285° fra (1) viser hvidt Lys med En-Formærkelser.  
3. Lystønden c. 0,5 Sm 18° fra (2) viser rødt Lys med En-Formærkelser.
157. Chile. Coreovado Bugt. Vettor Pisani Grund. Tønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 2/77. Washington 1932.)  
Tønden, som afmærker *Vettor Pisani* Grund, er flyttet og ligger nu paa 42° 46' 15" S. 73° 26' 45" W., ved S.-Siden af Grunden.
158. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Anacapa Island. Nyt Fyr og Taagesignal oprettes.  
(N. t. M. Nr. 1/29. Washington 1932.)  
Omkring den 1. Marts 1932 vil der paa 34° 01' (00") N. 119° 21' (45") W., c. 140 m W. for det nuværende *Anacapa Island* Fyr, blive tændt et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 1<sup>m</sup>, Blink 1,3<sup>s</sup>, Mørke 10,7<sup>s</sup>, Blink 1,3<sup>s</sup>, Mørke 10,7<sup>s</sup>, Blink 1,3<sup>s</sup>, Mørke 34,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 83 m. Synsvidde: 23 Sm. Et Betontaarn. Taagesignalet, der skal afgives med Diafon, bliver Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 27<sup>s</sup>.  
Naar det nye Fyr tændes, nedlægges det nuværende *Anacapa Island* Fyr.
159. Forenede Stater i Nord-Amerika. Oregon. Columbia Floden Anduvning. Columbia Floden Fyrskib. Radiofyrs Bølgelængde forandret.  
(N. t. M. Nr. 2/81. Washington 1932.)  
Radiofyret ombord i *Columbia* Floden Fyrskib paa c. 46° 11' N. 124° 11' W. benytter nu en Frekvens paa 304 kc/s. Iøvrigt uforandret.

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

160. Rusland. Sorte Hav. Odessa Anduvning. Oplysning om Vrag.  
(N. t. M. Nr. 129. London 1932.)  
1. Et Vrag ligger sunket paa 46° 33' 28" N. 30° 58' 38" E., c. 2¼ Sm SE. for *New Dofinovka*. En hvid- og rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt tæt N. for Vraget.  
2. Vraget, der i Kortet er angivet at ligge c. 0,3 Sm NW. for (1), findes ikke, hvorfor Vragafmærkningen der, en Spirtønde og en Lystønde, skal stryges i Kortet.
161. Rusland. Sorte Hav. Indløbet til Bug. Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 130. London 1932.)  
1. Lystønden ved Indløbet til *Bug* er flyttet til c. 46° 38' N. 31° 54' E., 0,33<sup>1</sup> Sm 205° fra den i Kortet angivne Plads. Den ligger nu tæt ved Siden af en Spirtønde.  
2. Spirtønden med Flag, der i Kortet er angivet at ligge tæt ¼ W. for Lystøndens tidligere Plads, er inddraget.

# Efterretninger for Søfarende.

1931.

Udgivet

af

Det kongelige Søkort-Arkiv.



---

47de Aargang.

---

København.

Trykt hos J. H. Schultz A/S.

1932.

# Indholdsfortegnelse

over

## Efterretninger for Søfarende

1931.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 3, 4, 50.

### Danmark.

	Løbe-Nr.			Løbe-Nr.
Adv. vedr. Afm. i de indre danske Farv...	464	Luftfyrr paa Luftruten <i>København—Rødby</i>		
Adv. vedr. Lystdr. og Afm. i danske Farv.		Havn .....	1614.	1618
Signal gives .....	474	Luftfyrr paa Luftruten <i>København—Rødby</i>		
Signal for Lystdr. Inddr. ophørt .....	646	Havn midt. sl.....		2176
Afm. i de indre danske Farvande att. i Orden	799			

### I.

#### Østersøen.

	Løbe-Nr.			Løbe-Nr.
<b>Østersøen.</b>				
Driv. Vrag .....	60.	<i>Gjedser</i> . Søm. omblæst 1619; Søm. genop-		
Driv. Miner .....	1140. 1277.	føres ikke. Oplysn. om Mærke i den danske		
<i>Gjedser-Warnemünde</i> . Telefonkabel udl. ...	1408	Lods .....	1768	
<i>Rønne-Ystad</i> . Telefonkabel udl. 1658; do. er		<i>Faxe-Bugt</i> . <i>Faxe</i> Havn. Dybde i Indsejlings-		
udl. ....	1880	rende 1050; Fyr midt. i Uord. 2599; Fyr		
		att. norm.....	2705	
		Indløbet til <i>Præsto</i> . Afm. for.....	312	
		<i>Bornholm</i> . <i>Rønne</i> Lys- og Fltd. att. udl. 192;		
		do. dr. fra Stat. 1558; do. att. udl. 1769;		
		do. i Uord. 2698; do. att. i Ord. ....	2761	
		<i>Rønne</i> . Radiofyr opr. 877; Opl. o. Dybde		
		i Havneindløb .....	994	
		<i>Rønne</i> . <i>Søndre-Rev</i> W. Søm. bortdr. 2699;		
		do. att. udl.....	2706	
		<i>Nexo</i> . Nyt Taagesign. opr.....	689	
		<i>Allinge</i> Havn. Opl. o. Besejlingsforh. Adv.		
		1509; Opl. o. Besejlingsforh.....	2405	
		<i>Christiansø</i> . <i>Christiansholm</i> . Ledebanker		
		genopført og for.....	593	
<b>Danmark.</b>				
Midt. Fyr til Triangulationsbrug.....	1205			
<i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn SSW.				
Vrag forg. efters.....	2559			
<i>Bagenkop</i> Havn. Nyt Havnefyr t. ....	2138			
Farvandet N. for <i>Rødsand</i> . <i>Nysted</i> . Afm. for.	1615			
<i>Rødsand-Rende</i> .				
Opl. o. Dybde.....	2318			
<i>Rødsand</i> S. Fyrbanke. Taagesign. for. .	2404			

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Manniklub</i> Fyr for. 604; For. udf. . . . .	<i>Revalstein</i> Fyrskib ind. f. Is 187; Fyrskib att. udl. 1091; Fyrskib omb. midlt. 1421; do. midlt. omb. 1628; Fyrskib genudl. . . . .
Afm. for. 605; <i>Luppi</i> Baake ødel. 2412; Midlt. Baake opf. . . . .	1694
2454	<i>Vulf</i> Lys- og Fltd. ind f. Vinter . . . . .
<i>Hogland. Hogland.</i> S-lige Fyr att. norm. . . . .	64
<i>Aspö.</i> Søm. ind. . . . .	1288
892	<i>Reval-Bugt.</i> Skydcøvelser 1629; Sign. for Skydn. for. . . . .
<i>Aspö (Haapasaari).</i> <i>Kivikari</i> Fyr for. . . . .	1940
1480	<i>Middelgrund</i> Lys- og Fltd. midlt. omb. m. Fyrskibet „ <i>Reserve</i> “ 65; Fyrskibet „ <i>Reserve</i> “ ind. f. Is 188; Lys- og Fltd. att. udl. . . . .
<i>Pitkupaasi. Parrio</i> Fyr. Lysvinkler for. 1991; do. . . . .	1092
2181	<i>Reval</i> Havn. Taagesign. traadt i Virksh. 322; Søm. udl. 1710; Fyr midlt. for. . . . .
<i>Santio</i> Fyr. Lysvinkler for. 1992 do. . . . .	2722
2182	<i>Surop</i> Ledefyr for. 1422; For. udf. 1939; Opl. o. Bagfyr. . . . .
<i>Pukionsaari. Ryöminsalmi.</i> Farvand midlt. sp. 1413; Farvand att. aabnet for Trafik . . . . .	2603
2183	<i>Surop</i> Lystd. ind. f. Vinter 189; Lystd. att. udl. . . . .
<i>Pukionsaari</i> Fyr. Lysvinkler for. . . . .	1093
1993	<i>Dagö</i> NE.-Kyst. <i>Kertel</i> Red. Ny Ledelinie opr. Afm. for. 1289; Søm. udl. . . . .
<i>Orisaari</i> Fyr midlt. sl. 1626; do. att. t. . . . .	1711
1666	<i>Dagö. Luidju</i> Bugt. Fyr t. 2184; Fyr er t. 2361
<i>Edvardsgrund</i> Lystd. ind. f. Vinter . . . . .	1712
2719	<i>Nekmangrund.</i> Søm. ind. 1290; Opl. o. Afm. 1712
<i>Kukrunki</i> Banke ødel. 214; do. att. opf. 1220; do. ødel. . . . .	2723
2776	<i>Nekmangrund</i> Fyrskib ind. f. Is 323; do. att. udl. 1016; Fyrskib omb. midlt. 1423; do. 1695; Fyrskib udl. att. 1994; Undervandskl. 2050; Opl. o. Undervandskl. 2144; Fyrskib midlt. omb. 2604; Fyrskib att. udl. 2723
<i>Trängsund.</i> Uddybningsarb. fuldf. Særlige Trafikbest. oph. 320; Uddybn. 537; Afm. for. 538; Afm. for. 1221; Fyrbelysn. for. 1353	2145
<i>Trängsund. Uraanportti norru</i> Fyr for. . . . .	
423	<i>Dagö. Ristna</i> Fyr. Opl. o. Lysvinkler. . . . .
<i>Viborg.</i> Søm. ind. . . . .	1291
1414	<i>Harrilaid.</i> Afm. for. . . . .
<i>Björkösaund. Särkkälöto</i> Fyr midlt. sl. 1481; Fyr for. og att. t. . . . .	1713
1935	<i>Kilkond</i> Bugt. Søm. udl. . . . .
<i>Verkkälöto.</i> Nyt Fyr t. 1936; Fyr midlt. sl. . . . .	1714
2325	<i>Leo-Bugt.</i> Søm. udl. . . . .
<i>Verkkomatata</i> Fyrsk. ind. f. Vinter . . . . .	1714
2721	<i>Moon-Sund.</i> Lukket for Sejlads. Fyr sl. f. Vinter 66; Fyr att. t. 1017; Fyr att. t. 1154; Afm. for. 1292; Lystdr. ind. f. Vinter . . . . .
<b>Rusland.</b>	
<b>Finske Bugt.</b>	
<i>Finske Bugt.</i> Lystdr. ind. f. Is cl. Vinter 18	<i>Moon-Sund. Hestholm</i> Fyr for. . . . .
<i>Lavansaari</i> Lystd. bortdr. . . . .	1155
2326	<i>Rukkirahu</i> Fyr for. . . . .
<i>Seskär S. Kurgalski-Rev.</i> Afm. for. . . . .	1156
2359	<i>Pappilaid</i> Baake genopf. . . . .
<i>Kronstadt-Bugt.</i>	2456
Lystdr. ind. f. Vinter . . . . .	1995
19	<i>Raugi</i> Ledefyr for. 1884; For. udf. . . . .
Fyr sl. f. Vinter. . . . .	2236
606	<i>Orisaar</i> Havn Anduvn. Søm. udl. 1780; Ledefyr t. 1996; Ledebaaker og Ledefyr
<i>Skibsfartsforskrift</i> . . . . .	2236
1778	<i>Vorms-Sund.</i> Fyr sl. f. Vinter. . . . .
<i>Undervandshindr.</i> . . . . .	2724
2360	<i>Riga-Bugt.</i> Fyr att. t. . . . .
<i>Kronstuds-Bugt. Priemny</i> Fyrskib ind. f. Vinter 163; do. att. udl. . . . .	1094
1415	<i>Riga-Bugt. Vaist-Bugt.</i> Søm. udl. . . . .
Vrag „ <i>Oleg</i> “. Vragfyr fj. Lystd. udl. 1518; Opl. o. Vragafm. 1937; do. . . . .	1717
2777	<i>Pernov</i> Bugt. Afm. 1941; Vrag „ <i>Bulva</i> “ afm. 2052; <i>Pernov</i> Lystd. ind. f. Vinter 2607; Vraglystd. ind. f. Vinter. . . . .
<i>Kronstuds.</i> Handelshavnen Bagfyr for. . . . .	2608
2664	<i>Pernov</i> Anduvn. <i>Sorkholm</i> Fyr for 2362; For. udf. . . . .
<i>Neva-Bugt. Elagin- og Galerni</i> Farvandet. Vinteraafm. . . . .	2606
2569	<i>Pernov.</i> Ledefyr sl. f. Vinter 122; Baake ødel. 190; Ledefyr att. t. 1095; Søm. ind. 1293; Baake genopf. . . . .
<i>Peterhof</i> Ledefyr att. t. 1416; <i>Peterhof</i> Red. Afm. att. udl. 1706; Vinteraafm. . . . .	2457
2570	<i>Kuressaar</i> Anduvn. <i>Abro</i> Ledefyr. Nyt Bagfyr. . . . .
<i>Ofanienbaum.</i> Lystd. att. udl. . . . .	2609
1707	<i>Arensburg-Bugt.</i> Fyr sl. f. Vinter 123; Fyr att. t. 1018; Afm. for. 1294; Søm. ind. 1715; <i>Allirahu</i> Fyr att. t. . . . .
<i>Schepeljev</i> Fyr sl. f. Vinter. . . . .	1716
607	
<i>Luga-Bugt.</i>	
Fyr sl. f. Vinter . . . . .	
20	
Trafikbest 1417; do. for. . . . .	
1829	
Lodaskib udl. . . . .	
1555	
Ledefyr for. 2049; Opl. o. Fyr . . . . .	
2413	
<i>Luga-Bugt. Luga</i> Kanal. Tilladt Dybgaaende 1779	
1779	
<b>Estland.</b>	
Opl. o. Lodstj. . . . .	
2051	
Opl. o. Fyrskibet „ <i>Reserve</i> “ . . . . .	
2142	
Sommerafm. . . . .	
1089.	
1418	
Lystdr. att. udl. . . . .	
1224	
Fyr sl. f. Vinter. . . . .	
321	
Fyr att. t. . . . .	
1015.	
1708	
<i>Narva</i> Floden Indløb. Tilsanding. Adv. . . . .	
1419	
<i>Narva</i> Ledefyr sl. f. Vinter 63; do. att. t. 1090	
Verki. Afm. 1938; Verki Fyr for. . . . .	
2143	
<i>Loksa.</i> Søm. udl. . . . .	
1709	
<i>Juminda</i> Pynt. Nyt Fyr t. 1420; Fyr er t. 1693; Opl. o. Fyr . . . . .	
1883	
<b>Letland.</b>	
<i>Riga-Bugt. Ainesh.</i> Opl. o. Fyr 67; Fyr sl. f. Vinter 164; Fyr att. t. . . . .	1019
<i>Randa</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 21; do. att. udl. 1196; do. ind. f. Vinter . . . . .	2665
<i>Salacgriva</i> Fyr sl. f. Vinter 217; Fyr att. t. 1020	
<i>Kurmraga</i> Fyr sl. f. Vinter 218; Fyr att. t. 1021	
<i>Dina</i> Munding tilsandet. . . . .	1225
<i>Daugavgriva (Dünamiinde).</i> Lys- og Fltd. omb. m. Vintersøm. 22; Opl. o. Lystdr. 219; Lys- og Fltd. att. udl. 1197; Lystd. ved Uddybnarb. att. udl. 1198; Lystd. for. 2095; Lystd. ind. f. Vinter . . . . .	2666



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Daugavgrīva-Rīga. Rinusch.</i> Nye Ledefyr t.	2096	<b>Tyskland.</b>	
<i>Rīga.</i> Nyt Fyr t.	874	Midt. Fyr til Triangulationsbrug	1424
<i>Lielupe</i> Floden Indløb. Ledefyr for	2667	<i>Jershöft.</i> Taagesign. forstærkes	23
<i>Domesnaes.</i> Nyt Fyr opf. 2097; Fyr t.	2414	<i>Adlergrund</i> Fyrskib for. Hovedfyrskib genudl. 1836; Genudlægning udsat 2146; Hovedfyrskib genudl.	2282
<i>Irben-Strade.</i> Zamel Baake genopf.	2098	<i>Swinemünde E. Misdroy.</i> Afm. af Brorester midt for 1226.; Vinterafm.	2283
<i>Irben-Strade.</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 220; do. att. udl.	1199	<i>Swinemünde</i> Anduvn. Lys- og K,td. for og fl. Undervandsmembraner fl. 1837; Rett. t. „E. f. S.“ Nr. 1837, 1887; For. udsat 2186; For. udf.	2237
<i>Lyserort. Ovisi</i> Fyrskib midt. ind. 165; Fyrskib att. udl.	1022	<i>Stettiner Haff.</i> Vrag afm. 1354; Vrag fj. Vrag afm. ind.	1563
<i>Windau.</i> Taagesign. midt. u. a. Virksomh. 221; Taagesign. gives att.	955	<i>Greifswalder-Oie S. Zinnowitz</i> Anduvn. Midt. Afm. 1227; do. ind.	2238
<i>Steinort.</i> Lystd. ind. f. Vinter 324; do. att. udl.	956	<i>Zinnowitz</i> Bro N. Grund afm.	1355
<i>Libau.</i> Opl. o. Bjergning af Vrag 222; Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 360; Lys- og Fltd. att. udl. 875; Midterste Indløb. Ledefyr fl. 2099; Vrag fj. Afm. ind.	2185	<i>Greifswalder Oie E. t. N. Td.</i> midt. udl.	1228
<i>Bernaten</i> Lys- og Kltd. ind. f. Vinter 325; do. att. udl.	957	<i>Rügen E.-Kyst. Quitzlas.</i> Afm. midt. for.	1229
		<i>Lohme.</i> Fyr nedl.	2571
<b>Memelomraadet.</b>		<i>Rügen W.-Kyst. Stralsund W.-lige</i> Farvand. Tilsanding 822; <i>Vierendehrinne.</i> Uddybn. 1230; <i>Gellenrinne.</i> Tilsanding fj. 2328; .	2611
<i>Memel.</i> Taagesign. opr. 68; Indsejling besvarliggjort. Adv. 1200; Opl. o. Indsejlings forhold 1925; Tilsanding fj. Opl. o. Indsejlingsforhold	1781	<i>Mecklenburg</i> Bugt. Vrag 2415; Vrag „ <i>Secunda</i> “ afm.	2459
		<i>Warnemünde.</i> Fyrbelysning ved Indløbet for. 823; For. udf. 1023; Muddermaskine sunket og afm. 1482; Muddermaskine hævet og igen udl. 1888; Tilsanding fj.	2460
<b>Tyskland.</b>		<i>Wismar</i> Bugt. <i>Offen-Tief.</i> Afm. for.	1096
<i>Sommerafm.</i>	701	<i>Timmendorf</i> Fyr for.	1157
<i>Vinterafm.</i>	2327	<i>Lübeck</i> Bugt. <i>Schwansee</i> Lystd. for.	166
<i>Neukuhren.</i> Fyrbelysn. for.	2053	<i>Mecklenburg</i> Bugt. Luftfyr tændt til Forsøg	1631
<i>Pillau.</i> Lys- og Fltd. midt. omb. m. Baukett. 1630; Fyrtaarn ommalet 1718; Lys- og Fltd. att. udl.	1885	<i>Pelzerhaken</i> Fyr SE. Forbud mod Ankring	1425
<i>Frisches Haff. Königsberg-Rende.</i> Afm. for. 1719; For. udf. 1834; Opl. o. Afm.	1886	<i>Femer-Sund.</i> Lystd. udl. 378; Opl. o. Dybde 2187; Vrag afm.	2572
		<i>Femern. Pullgarden-Riff.</i> Kabeltd. att. udl. 539; Kabeltd. ind. f. Vinter	2612
<b>Danzigomraadet.</b>		<i>Kieler-Bugt.</i> Skydeøvelser 1632; Fjernstyringsforsøg og Skydeøvelser. Adv.	1696
<i>Weichsel</i> Munding. Vrag „ <i>Ballara</i> “ fj. 958; <i>Schiewenhorst.</i> Fyr t.	2458	<i>Kieler-Bugt.</i> <i>Bülk</i> Fyr NE. Vrag „ <i>Hans</i> “	2461
<i>Weichsel</i> Munding. <i>Neufähr.</i> Løb afm.	1296	<i>Kieler-Fjord.</i> Adv.	69
		<i>Kieler-Fjord.</i> <i>Kiel</i> Havn. Spirtd. udl.	2668
<b>Polen.</b>		<i>Eckernförde</i> Havnefyr for. 2503; Kabel udlagt	2725
<i>Danzig</i> Bugt. <i>Gdingen.</i> Radiofyr opr. 820; Lodssignal	1782	<i>Sliminde E.</i> Øvelsesomraade for Sprængninger. Tdr. udl. 608; Afm. for. 893; Td. udl.	1231
<i>Hela.</i> Lystd. udl. Fyr for.	2610	<i>Sliminde.</i> Lodsbuss ødel.	2573
<i>Orzhöft</i> E. Lossepl. afm. 1783; Opl. o. Lossepl.	1835		
<i>Rixhöft.</i> Radiofyr opr.	821		

## II.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Sundet.</b>		<i>Ellekilde-Hage</i> Lys- og Kltd. ind. f. Is 516; do. att. udl. 540; do. att. ind. f. Is. 594; do. att. udl.	610
<i>Charlottenlund-Barsebäck.</i> Telefonkabel udl. 1667; do. er udl. Varselfyr t. Forbud mod at borttage Sand, Sten eller Grus	1889	<i>Lappe-Grund</i> Fyrskib ind. f. Is 517; do. att. udl.	541
<b>Danmark.</b>		<i>Helsingør-Softero.</i> Stærkstrømskabel udl. Adv.	1201
Fyr tændes midlertidigt i usigtbart Vejr om Dagen 515; Midt. Best. om, at Fyr tændes i usigtbart Vejr om Dagen, ophævet	609	<i>Helsingør</i> Havn. Taagesign. i Uord. 938; do. att. i Ord. 959; Tids- og Vindsign. indst. midt.	1426
<i>Villingebæk.</i> Vrag afm. 1469; Vrag fj.	1767		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Espergjærde</i> Havn. Uddybn. 595; Fyr for. Opl. o. Tangfanger.....	<i>Västerflacket</i> Lystd. ind. f. Is. 520; do. att. udl.....
1406	653
<i>Rungted</i> Havn. Dybde i Havneindlob aft. 424; Havn oprenset.....	<i>Landskrona. Gräsrännan.</i> Fadtldr. ind. f. Is 327; do. att. udl.....
939	704
<i>Lous-Flak</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 481; do. att. udl.....	<i>Pinhättan</i> Lystd. ind. f. Is. 521; do. att. udl.....
542	654
<i>Vedbæk.</i> Baaker for maalt Mil nedl. 1427; N.-lige Baakepar fj. 1697; S.-lige Baakepar fj.....	<i>Vikhög</i> Fyr. Brændetid for.....
2086	2669
<i>Taarbæk-Rev</i> Lys- og Kltd. ind. f. Is. 482; do att. udl. 543; do. midlt. omb. 1564; Lys- og Kl. at. udl.....	<i>Malmö redd</i> Fyrskib ind. f. Is 486; do. att. udl. 616; Fyrskib omb. midlt.....
1784	1566
<i>Skovshoved</i> Havn. Havnefyr for 1698; For. udf.....	<i>Malmö.</i> Lystdr. ind. f. Is. 328; do. att. udl. 380; Kltd. ind. f. Is 545; Lystdr. ind. f. Is 546; Lystd. ind. f. Is 617; Lystdr. og Kltd. att. udl. 705; Lystdr. ind. midlt. 1135; Søm. fl.....
2147	2778
<i>Hellerup</i> Lystbaandehavn. Søm, att. udl. 748; Søm. ind. f. Vinter.....	<i>Flinterenden. Kalkgrundet</i> Fyrskib omb. midlt.....
2462	960
<i>København.</i> Signaler for Skydning fra Forterne.....	<i>Flinterenden.</i> Fyrskibe ind. f. Is 487; do. att. udl.....
24	618
<i>København. Kronløb.</i> Uddybn. og midlt. Afm.....	<i>Falsterborev</i> Fyrskib omb. 425; Fyrskib er omb. Opl. o. nyt Fyrskib 1299; Opl. o. Radiotaagesign 2241; Taagesign. midlt. for
2136	2779
<i>Benzinhavn</i> W. Td. midlt. udl. til Brug v. Kapsejlads.....	
1356	
<i>Inderhavnen.</i> Langebro. Opl. o. Passage 650; Opl. o. Bro 1297; Duc d'Alber fj. Midlt. Lanterne ind.....	
2400	
<i>Middelgrund.</i> Lossepl. afm. midlt.....	
2135	
<i>Saltholm-Flak</i> NW. Kltd. omb. m. Vintersøm. 25; Kltd. att. udl. 611; Kltd. omb. med Lystd. m. automatisk Kl. 2042; For. udf.....	
2239	
<i>Kongedyb.</i> Tdr. ind. f. Is 269; Tdr. att. udl. <i>København. Luftmarinestation.</i> Radiomaster Hindringslys.....	
612	
2574	
<i>Kongedyb. Gamle Provesteen.</i> Søm. fl. 26; Søm. fl.....	
1357	
<i>Kastrup</i> Havn. Havnearbejder. Forbaake nedl. midlt. og fl. Ledefyr midlt. sl. Opl. o. Afm.....	
2240	
<i>Drogden.</i> Søm. bortdr. 361; do. att. udl. ..	
613	
<i>Drogden. Nordre-Røse.</i> Lystd. fl.....	
27	
<i>Gravet Rende.</i> Søm. ind. 270; Lystdr. ind. f. Is 483; Lystdr. att. udl. 614; Dagafm. udl. foreløbig ikke.....	
2401	
<i>Drogden</i> Fyrskib omb. midlt.....	
1298	
<i>Dragør</i> Havn. Opl. o. Dybde. Afm. i Yderhavnen for.....	
1048	
<i>Dragør-Fort</i> Fyr for. 1981; For. udf.....	
2188	
<i>Flinterenden.</i> Nordre-Flint Lystd. ind. f. Is 518; do. att. udl.....	
639	
<i>Søndre-Flint</i> SE. Lystd. ind. f. Is 519; do. att. udl. 640; Kltd. udl. 1565; Kltd. ind. 2613	
2463	
<i>Kalveboderne N.</i> Lystd. udl. 1655; do. ind. 651	
2613	
<i>Kalveboderne S.</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 485; do. att. udl.....	
651	
<i>Kjøge-Bugt m. v. Skydeø.</i> Farvand midlt. sp. Adv. 1720; do. ....	
1942	
<i>Kjøge-Bugt. Avedøre.</i> Skydn.....	
28	
<i>Mosedø</i> Havn. Fyr t.....	
484	
<b>Sverige.</b>	
<i>Svinbådan</i> Fyrskib omb. midlt.....	
2189	
<i>Kullagunnarstorpsgrundet</i> Kltd. ind. f. Is 326; do. att. udl. 652; do.....	
702	
<i>Borstahuset</i> Fyr midlt. sl.....	
2504	
<i>Indløbet til Landskrona. Pihaken.</i> Afm. for. 379; For. udf.....	
1232	
<i>Landskrona.</i> Lystdr. ind. f. Is 544; do. att. udl.....	
703	
<i>Larvarabben</i> Kltd. ind. f. Is 615; do. att. udl.	
894	
<b>Smaalands-Farvandet.</b>	
<b>Danmark.</b>	
<i>Bøgestrøm</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 488; do. att. udl.....	
641	
<i>Bøgestrøm. Nyord.</i> Opl. o. Havn.....	
655	
<i>Kallehave</i> Havn. Havnemole for. Fyrbelysn. for. Midlt. Fyr t.....	
2416	
<i>Stege-Koster.</i> Afm. i Uord. p. G. a. Is ...	
70	
<i>Grønsund.</i> Gravet Rende over <i>Tolkebarren.</i> Opl. o. Dybde 167. 426. 685. 940. 1233. 1519. 1721. 1982. 2190. 2363. 2726	
2726	
<i>Grønsund. Tolke-Dyb.</i> Søm. forsv. 1333; Søm. bortdr. 2356; do. att. udl.....	
2364	
<i>Stubbekjøbing.</i> Uddybn. af Indløbet til Havnen. Afm. midlt. i Uord. 1158; Afm. att. i Ord.....	
1616	
<i>Storstrømmen.</i> Boreflaade og Bøjer midlt. udl.....	
1668	
<i>Orehoved</i> Færgehavn. <i>Masnede</i> Færgehavn. Taagesign. for. Opl. o. Strømsign. ....	
2054	
<i>Vordingborg.</i> Opl. o. Fyrbelysn.....	
2191	
<i>Karrebæksminde</i> Bugt m. v. Skydeø. Farvand midlt. sp. Adv. 1633; do. 1722; do.	
2417	
<i>Karrebæksminde</i> Havn. Kabler udl.....	
2284	
<i>Staalby.</i> Skale NNW. Søm. udl.....	
1097	
<i>Lindholt-Dyb.</i> Blands Havn. Fyr t.....	
468	
<i>Aske Havn.</i> Havnefyr t.....	
2447	
<i>Guldborgsund. Nykjøbing.</i> Havnearbejder. Ledefyr midlt. fl. 1943; <i>Møllegrund</i> bortgraves. Søm. ind.....	
2276	
<i>Guldborgsund Jernbanebro.</i> Reglement for Gennemsejling for.....	
1923	
<i>Guldborgsund</i> S.-lige Del. Stenpulle.....	
1358	
<i>Guldborgsund</i> S.-lige Del. <i>Gjedsersgaard-Bro.</i> Vragvager omb. m. Halmpræk.....	
2100	
<i>Kirkegrund.</i> Kltd. omb. m. Vintersøm. 55; do. att. udl. 642; do. omb. m. Vintersøm.	
2727	
<i>Omø-Sund.</i> Vrag „Grønland“ fj. Vragvager ind.....	
1620	
<b>Store-Bælt.</b>	
<b>Danmark.</b>	
<i>Kallundborg.</i> Dansk Svovlsyre og Superfosfat Fabrik Havn.....	
2175	
<i>Romss. Klæpen</i> Lys- og Fltd. omb. m. Stumptd. 271; do. att. udl.....	
656	

	Løbe Nr.	Lille-Bælt.	Løbe-Nr.
Lystdr. ind. f. Is 547; do att. udl. ....	596	<b>Danmark.</b>	
<i>Kerteminde-Bugt</i> m. v. Skydeø. Farv. midl.		Opl. o. Sømærkers Pl. ....	1890
sp. Adv. ....	1634	<i>Trælle-Næs</i> Fyr SE. Vrag „ <i>Svalen</i> “ afm. 71;	
<i>Kjerteminde</i> Havn. Opl. o. Dybde 643; Opl.		Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind. ....	657
o. Dybde. ....	2285	<i>Baaring-Vig</i> . Skydeø. Farvand midlt. sp.	
<i>Vengeance-Grund</i> Lys- og Fltd. midlt. sl.		Adv. ....	1567
2655; do. att. t. ....	2670	<i>Fredericia</i> . Skydn. ....	30
<i>Agersø-Flak</i> . Vrag observeret 941; Vrag ind-		<i>Snævringen</i> . Broarbejder. Bøjer udl. Adv.	
bjerget. ....	961	1049; Sænkekasse bragt paa Plads 1359;	
<i>Laaland</i> NW.-Kyst. <i>Onse-Vig</i> Havn. Opl.		Broarbejder. Sænkekasse. Adv. 1508; do.	2671
o. Dybde. ....	749	<i>Flessingen</i> N. Sænkekasse til <i>Lille-Bælts</i>	
		Broen grundstødt. ....	1300
<b>Farvandet Syd for Fyen.</b>		<i>Haderslev-Fjord</i> . Afm. for. Refleksprismer	
<b>Danmark.</b>		anbringes. ....	1785
<i>Svendborg-Rudkjøbing-Marstal</i> . Kltdr. ind. f.		<i>Assens</i> Havn. Opl. o. Dybde. ....	2728
Is 548; do. att. udl. ....	750	<i>Assens</i> . <i>Thorø</i> . Stærkstrømskabel udl. ....	1160
<i>Svendborg-Rudkjøbing</i> . Lystdr. midlt. ind.		<i>Baagø</i> . Fyr for. Søm. fl. 1026; do. 2402; Fyr	
1024; do. att. udl. ....	1669	for. 2464; Søm. fl. ....	2465
<i>Rudkjøbing-Løb</i> N. <i>Stenodde</i> Søm. forsynes		<i>Thorø-Rev</i> N. Søm. fl. ....	2499
forægvis med Refleksprismer. ....	1098	<i>Helnæs-Bugt</i> . <i>Helnæs</i> Bro fl. ....	1235
<i>Rudkjøbing-Løb</i> . Lanterner anbr. paa Søm.		<i>Als</i> SE. <i>Pols-Rev</i> Kltd. att. udl. 658; Kltd.	
i usigtbart Vejr. ....	29	omb. m. Vintersøm. ....	2729
<i>Rudkjøbing</i> . <i>Rudkjøbing</i> Havn. Midlt. Lede-		<i>Als-Sund</i> S.-lige Indløb. <i>Østerhage</i> . Kltd.	
fyr t. 549; do. att. sl. ....	597	udl. ....	2101
<i>Rudkjøbing-Løb</i> . <i>Rudkjøbing</i> S. Kltd. fl. o.		<i>Als-Sund</i> . <i>Sønderborg</i> . Nyt Fyr t. 72; <i>Chri-</i>	
for. ....	2798	<i>istian X's</i> Bro. Fyrbelysn. af Gennemsej-	
<i>Høje-Stene-Løb</i> . Kltd. udl. ....	2242	lingsaabn. 427; Tilføjelser til Reglm. for	
<i>Ærøskjøbing</i> . <i>Mollegaab</i> . Kltd. bliver perm.		Passage gennem Broen. ....	2315
1025; Opl. o. Kltd. ....	1159	<i>Flensborg-Fjord</i> . <i>Middelgrund</i> S. Lystd. ind.	
S.-lige Indløb til <i>Marstal</i> . <i>Hestegrund</i> SE.		f. Is. 522; do. att. udl. ....	550
Pæl fj. ....	2614	Opl. o. Vrag „ <i>Sofie</i> “. ....	895
<i>Søby</i> Havn. Opl. o. Dybde. ....	751	<i>Renbjerg</i> Teglværksbro fj. ....	752
<i>Faaborg-Fjord</i> . Lystdr. midlt. ind. 1234; do.			
att. udl. ....	1521	<b>Tyskland.</b>	
		<i>Flensborg-Fjord</i> . <i>Gjelling-Bugt</i> . <i>Jürgens-</i>	
		<i>schott</i> . N. Lystd. midlt. ind. ....	31

## III.

## Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Kattegat.</b>		<i>Fyens-Hoved</i> W. Undervandshindr. 2557; do.	
<b>Danmark.</b>		forg. eftersøgt. ....	2575
<i>Tisvilde-Liseleje</i> . Skydning. Adv. ....	1428	<i>Fyens-Hoved</i> S. <i>Korshavn</i> . Baake nedblæst	
<i>Hesselo-Lysegrund</i> . <i>Rørvig</i> N. Kabelarbej-		824; Baake att. opf. ....	876
der. Adv. ....	896	<i>Odense-Fjord</i> Kltd. att. udl. 660; Kltd. omb.	
<i>Isefjord</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is. 523; do. att.		m. Vintersøm. ....	2730
udl. ....	551	<i>Odense-Fjord</i> . Scjlløbet til <i>Odense</i> . Afm.	
<i>Isefjord</i> . Lystdr. ind. f. Is. 273; 329; Lystdr.		midlt. i Uord. 1944; Afm. att. i Ord. ..	2418
att. udl. 686; Lystdr. for. ....	2600	<i>Paludans-Flak</i> . Søm. i Uord. 2702; do. att.	
<i>Hundested</i> . Opl. o. Havn. ....	272	i Ord. ....	2731
<i>Lynæs</i> Havn. Fyr for. ....	469	<i>Samsø</i> . <i>Vesborg</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a.	
<i>Holbæk-Fjord</i> . Skydn. Adv. ....	644	Virksomh. 416; Taagesign. gives att. ...	470
<i>Jægerspris</i> . Skydning. Adv. ....	1635	<i>Samsø</i> SW.-Pynt. <i>Vesborg</i> Fyr W. Sten-	
<i>Roskilde-Fjord</i> . <i>Frederikssund</i> Havn.		puller fundet 1136; Mærke for at gaa fri af	
Havnefyr nedl. ....	428	Puller. ....	1556
<i>Hastens-Grund</i> Lys- og Fltd. att. udl. 659;		<i>Samsø</i> W. Skydcovelsér. Farvand midlt. sp.	
do. ind. f. Vinter. ....	2701	Adv. 1637; do. 1723; do. ....	2419
<i>Sejro-Bugt</i> . <i>Ordrup-Næs</i> . Skydn. ....	1670	<i>Horsens-Fjord</i> . Lystdr. midlt. sl. 552; do.	
<i>Samsø</i> C. <i>Ballen</i> N. Opl. o. Vrag „ <i>Anna</i> “	742	att. t. ....	661
<i>Samsø</i> E.-Kyst. <i>Ballen</i> Havn. Bolværk opf.		<i>Juelsminde</i> . Opl. o. Havn. ....	2799
Adv. 1636; Fyr midlt. fl. Midlt. Fyr t.	1997	<i>Nordmandshage</i> . Opl. o. Vrag „ <i>Svea</i> “ 489;	
		Vragvæger ind. ....	753

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Aarhus</i> Havn. Sydhavnen uddybet . . . . .	Vrag „ <i>Edith</i> “ forg. efters. . . . .
224	430
<i>Aarhus</i> . Kystværnet ud for Østbanegaarden.	<i>Herthas-Flak</i> . Afm. perm. ind. . . . .
Lystd. midlt. sl. 258; do. att. t. 308; Lyst-	2149
tdr. ind midlt. 1638; Lystd. att. udl. 1724;	<i>Skagens-Rev SE</i> . Tokost omb. med Lys- og
Midlt. Lystd. att. udl. . . . .	Fltd. . . . .
1786	1617
<i>Ebeltoft-Vig</i> . Skydn. . . . .	
1671	
<i>Øreflippen S</i> . Undervandshindr. forg. efter-	
søgt. . . . .	
2448	
<i>Issehoved-Flak E</i> . Vrag afm. 223; Opl. o. Vrag	
„ <i>Interessenten</i> “ 490; Vrag uskadeliggj.	
Vragafm. ind. . . . .	
687	
<i>Elsøgaard-Hjelm</i> . Telefonkabel udl. . . . .	
1945	
<i>Naveren</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is. 524; do. att.	
udl. . . . .	
553	
<i>Grenaa</i> Havn. E.-Molen forlænges. Adv.	
1137; Midlt. Lanterne i Uord. 1699; do.	
att. i Ord. 1725; Vinkelfyr sl. midlt. 2243;	
Vinkelfyr fl. og att. t. 2672; Tilanding fj.	
<i>Fornæs SW</i> . <i>Lille-Rev</i> . Søm. bortd. 471; do.	
att. udl. . . . .	
554	
<i>Fornæs SW</i> . <i>Kragenæs W</i> . Midlt. Bro . . . . .	
1557	
<i>Fornæs N</i> . Vraglystd. „ <i>Hunte</i> “ ind. f. Is.	
525; do. att. udl. 1483; Vraglystd. ikke	
genudl. 1522; Vragvager udl. 2286; Opl. o.	
Vrag 2329; Dybde o. Vrag. . . . .	
2365	
<i>T'angen</i> . Opmaalingsmkr. udl. Adv. 1301;	
do. ind. . . . .	
2244	
<i>Tangen NE</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Is 526; do.	
att. udl. . . . .	
555	
<i>Tangen NW</i> . Lystd. ind. f. Is 527; do. att.	
udl. . . . .	
556	
<i>Tangen N</i> . Sort Stage udl. . . . .	
362	
<i>Randers-Fjord</i> . <i>Udbyhøj</i> . Sommerafm. 1027;	
Vinterafm. . . . .	
2403	
<i>Voer-Møllerup</i> . Højspændingskabel udl.	
152	
<i>Mariager-Fjord</i> Fltd. omb. m. Vintersøm. 73;	
Fltd. att. udl. 754; Fltd. i Uord. 1334;	
Fltd. att. i Ord. . . . .	
1429	
<i>Mariager-Fjord</i> . <i>Als-Odde W</i> . Tangsætning.	
Dybde midlt. aft. . . . .	
1202	
<i>Mariager</i> Havn. Havnefyr nedl. . . . .	
2055	
<i>Anholt-Øster-Rev</i> . Søm. bortdr. 2703; Søm.	
att. udl. . . . .	
2732	
<i>Østre-Flak</i> Fyrskib. Taagesign. for. Radio-	
fyr opr. Adv. 825; Opl. o. Fyrskib 942;	
Taagesign. for. Radiofyr opr. Adv. . . . .	
1028	
<i>Egense S</i> . Skydeplads 1099; Skydevagere	
udl. 1407; Opl. o. Skydevagere. . . . .	
1484	
<i>Stensnæs</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 491; do. att.	
udl. . . . .	
598	
<i>Læsø-Rende</i> . <i>Dvalegrunde</i> . Opl. o. Vrag	
„ <i>Paradigm</i> “ 472; Vragvager ind. . . . .	
619	
<i>Læsø W</i> . Kyst. <i>Vestero</i> Havn. Sandfanger	
opf. Fyr t. 662; Søm. fl. Sten bortspr.	
<i>Læsø-Trindel</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 274; do.	
att. udl. . . . .	
330	
<i>Kobbergrund</i> Lystd. ind. f. Is 557; do. att.	
udl. . . . .	
663	
<i>Kobbergrund E</i> . Lys- og Fltd. SW. t. S. Vrag	
„ <i>Ernestine</i> “ afm. 2056; Vrag fj. Vragafm.	
ind. . . . .	
2148	
<i>Silderøn SE</i> . t. E. Vrag. . . . .	
2043	
<i>Silde-Ron</i> Lystd. Tid for Inddragning for.	
225; Lystd. att. udl. . . . .	
664	
<i>Søby</i> Redningsstation. Motorredningsbaad	
<i>Hirsholm</i> Fyr. Opl. o. Radiofyr 191; Radio-	
fyr i Virksh. . . . .	
429	
<i>Hirsholm</i> Havnefyr for. 665; For. udf. . . . .	
1029	
<i>Aalbæk-Bugt</i> . <i>Aalbæk</i> Havn. Havnefyr t.	
2330; Opl. o. Havn. . . . .	
2420	

## Sverige.

<i>Morups Tånge</i> Fyr. Radiofyr til Forsøg. . . . .	1726
<i>Torekov</i> . Fyr midlt. sl. . . . .	1523
<i>Store-Middelgrund</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Is.	
275; do. att. udl. . . . .	492
<i>Tylö</i> Fyr for. 381; do. 1568; For. udf. . . . .	1838
<i>Stuturne</i> Fyr nedl. . . . .	2421
<i>Falkenberg</i> . Lystd. udl. 897; do. udl. 1360;	
Søm. ind. . . . .	1430
<i>Lille-Middelgrund</i> . Lys- og Fltd. att. t. 32;	
Lys- og Fltd. ind. f. Is 276; do. att. udl.	
473; Lys- og Fltd. omb. midlt. 755; do.	
att. udl. . . . .	1236
<i>Morups Tånge NW</i> . <i>Bergs-Ref</i> . Afm. for.	
382; For. udf. . . . .	962
<i>Varberg</i> . Afm. for. . . . .	2576
<i>Fladen</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Is 277; Lystd.	
udl. 493; Lys- og Fltd. att. udl. . . . .	898
<i>Fladen</i> Fyrskib omb. midlt. 1161; do. att.	
udl. . . . .	2192
<i>Nidingen-Varö</i> . <i>Gateberget</i> midlt. Lystd. ind.	
f. Is 382; do. att. udl. 706; Ny Fyr t. Midlt.	
Lystd. ind. 1361; do. 1839; For. udf. . . . .	1946
<i>Nidingen-Varö</i> . <i>Tranebrücke</i> ESE. Søm.	
midlt. udl. . . . .	1947
<i>Vinga</i> Fyrskib omb. midlt. 756; Opl. o.	
Radiofyr 1362; Fyrskib att. udl. . . . .	1470
<i>Vinga</i> Fyr. Reservetaagesign m. Kanon	
nedl. . . . .	124
<i>Vinga östra</i> Fyr og <i>Vinga västra</i> Fyr for. 757;	
For. udf. . . . .	1787
<i>Vinga-Ungar</i> Lys- og Fltd. omb. midlt. 1030;	
do. att. udl. . . . .	1431
<i>Göteborg</i> Skærgaard. <i>Hönö</i> . <i>Hönö-Kläva</i> Fi-	
skerihavn. Afm. udl. 1138; Afm. er udl. 1569	
<i>Hönökläva</i> Fyr for. . . . .	33
<i>Valskär</i> Fyr for. . . . .	125
Løbene til <i>Göteborg</i> . <i>Rivö</i> Fjord. Søm. udl.	384
<i>St. Osels</i> Fyr N. Mindre Dybde paa Grund	1432
<i>Källö</i> . Varde opf. 826; do. er opf. . . . .	899

## Limfjorden.

## Danmark.

<i>Hals-Barre</i> . Oprensning af Løbet. Grave-	
mærker midlt. opsat 1727; Gravemærker	
belyses. . . . .	1948
<i>Hals-Barre W</i> . Lystd. att. t. 34; do. ind f.	
Is 278; do. att. udl. 431; do. ind. f. Is 494;	
do. att. udl. . . . .	666
<i>Aalborg-Norre-Sundby</i> . Afm. af Bropiller	
til Bro u. Bygn. 226; Gennemsejlingsaab-	
ning i Pontonbro fl. 279; do. 2137; do.	
<i>Norre-Sundby</i> . Ledefyr t. 74; Fyr midlt. sl.	
Fyr fl. midlt. . . . .	2366
<i>Nibe</i> . Vinterafm. . . . .	2506
<i>Logstor-Grunde N</i> . Kltd. ind. f. Is 94; do.	
att. udl. . . . .	707
<i>Fegge-Sund</i> . Vrag „ <i>Thyra</i> “ 645; Vrag afm.	
708; Vrag fj. Vragafm. ind. . . . .	963
<i>Odde-Sund</i> . <i>Grisetaa-Odde</i> — <i>Sunddraget</i> .	
Stærkstrømskabel udl. . . . .	1983
<i>Grisetaa-Odde SW</i> . Boreflaade udl. Adv.	
688; Ranning af Pæle. Midlt. Fyrbe-	
lysn. . . . .	1486

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Lenwig Havn Ledefyr. Forfyr ødel. Midlt. Forfyr.</i>	558	<i>St. Kornö W. Mindre Dybde paa Grund..</i>	1433
<i>Harboore-Sejlrende. Opl. o. Dybde.</i>	495	<i>Sadelgrundet. Td. udl. 902; Td. er udl.</i>	1840
<i>Ronlund-Sejlrende. Opl. o. Dybde.</i>	496	<i>Farvandet S. om S. Gröök-Hunnebostrand.</i>	
<i>Sælhundeholm-Lob. Løb indsnævret 498; Lystdr. ind. f. Is. 528; Lystdr. att. udl. 599; Søm. fl. 798; Fyrbelysn. for. 2466; Lystd. Sælhundeholm-Lob S. midlt. sl. og bortdr. 2656; do. att. t. og paa Pl. 2674; Lystd. Sælhundeholm-Lob B dr.</i>	2800	<i>Nyt Søm. udl. 385; Søm. udl.</i>	1031
<i>Thyborøn Havn. Midlt. Fyrbelysn. for. 1471; Opl. o. Havn.</i>	2675	<i>Väderöbod Fyr SE. t. S. Nyt Søm. udl. 386; do. er udl.</i>	1162
<i>Thyborøn-Kanal. Lystdr. dr. fra Stat. 2316; do. att. udl. 2331; Fyrbelysn. for.</i>	2466	<i>Farvandet fra Søen NW. om Brämskär-Havstenssund. Nye Søm. udl. 387; do. er udl.</i>	1163
<i>Thyborøn-Kanal. Vandstand. Ledefyr 35; 309; 497; 709; 964; 1302; 1524; 1728; 2057 2193; 2422; 2615</i>		<i>Ursholm Fyr. N.-lige Fyr nedl. S.-lige Fyr for. 432; Opl. o. Fyr 1363; For. udf.</i>	1672
<i>Thyborøn-Kanal. Ny Fyrbelysn. Nyt Taagesign. 995; Svaneholm Ledefyr t. 2367; Lystd. Thyborøn-Kanal Nr. 1 ind. 2449; Thyborøn Andvinningsfyr t. Taagesign. 2507; Opl. o. Svaneholm Ledefyr 2657; Opl. o. Thyborøn Andvinningsfyr.</i>	2658	<i>Grisbådarne. Afm. for. 388; For. udf. 1164; Lys- og Kltd. midlt ind. 1304; Lys- og Kltd. att. udl.</i>	1639
<i>Krik Havn. Gravet Rende afm.</i>	499		
<b>Skagerrak.</b>			
<i>Ursholmen Fyr SW. t. W. Driv. Mine.</i>	1949	<b>Norge.</b>	
<i>Hanstholm NW. Kabeltd. midlt. udl. 1729; do. ind.</i>	2508	<i>Sekken. Reiertangen Fyr for.</i>	1788
<b>Danmark.</b>			
<i>Grenen N.-Side. Vrag „Stanen“ 1237; Vrag fj.</i>	1303	<i>Hvaler. Tresteinene. Nyt Fyr t.</i>	1841
<i>Hirtshals Havn. Taagesign. midlt. i Uord. 2601; do. att. i Ord.</i>	2659	<i>Loperen Hvaler. Dødvikpynten. Nyt Fyr t.</i>	2103
<b>Sverige.</b>			
<i>Opmaalingsarb. 1931. Midlt. Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Adv.</i>	900	<i>Asmalu SE.-Eide. Fugletangskjær. Nyt Fyr t.</i>	1842
<i>Hjärtöfjorden. Inre Syster Varde for.</i>	901	<i>Oslofjorden. Hollænderbåen. Lys- og Fltd. udl. 1032; Lys- og Fltd. er udl. Afm. for. 1305; Søm. ind.</i>	2616
<i>Hjärtöfjorden. Sct. Olofs södra Fyr for. 758; For. udf.</i>	1950	<i>Askholmene. Nyt Fyr t.</i>	1843
<i>Bohusbygten. Koljebergskil Ledefyr for. 331; For. udf.</i>	559	<i>Digerudgrunnen Fyr. Ny Lysvinkel indl.</i>	1525
		<i>Aspond. Nyt Fyr t.</i>	1844
		<i>Langären. Nyt Fyr t.</i>	1845
		<i>Idjærnsflu Fyrskib ind. midlt.</i>	1275
		<i>Oslo W.-lige Indløb. Søndre Kavrindynge Fyr for.</i>	1570
		<i>Mefjord. Grunde. Søm. udl.</i>	1364
		<i>Larvikfjorden. Svenner Fyr. Taagesign. for. 1033; do.</i>	2104
		<i>Brevikfjorden. Figgeskjær Fyr. Lysvinkel for.</i>	2617
		<i>Indløbet til Arendal. Sandvigoddan Fyr. Ny Lysvinkel indl.</i>	1365
		<i>Grimstad. Gullen. Nyt Fyr t.</i>	2245
		<i>Bjoroen. Fyr for.</i>	1366
		<i>Aust-Agder. N. Homboro. Mindre Dybde paa Båe.</i>	2332
		<i>Lillesand. Saltholmen Fyr for.</i>	1367
		<i>Flekkerøupet. Opl. o. Fyr 710; Fyr for.</i>	1789
		<i>Songvårffjorden. Songvår Fyr for. Fyr sl. midlt. 1034; Forandring udsat 1526; do.</i>	2105
		<i>Mannefjorden. Hatholmen Fyr for. Fyr sl. midlt. 1035; Fyr for. og att. t.</i>	1571

IV.

Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Gronland.</b>			
<i>Svartenhuk Halvo W. Skær.</i>	2618	<i>Kap Kunin. Fyr t.</i>	2467
<i>Indsejlingen til Frederikshaab. Saturssugsuakoer. Baaker opf.</i>	2246	<i>Mezen Bugt. Kap Abramov N. Falkanjer Shoal afm.</i>	2287
<i>Søndre Upernivik S. Skær.</i>	2058	<i>Kap Orlov. Taagesign. for.</i>	2509
<b>N.-lige Ishav.</b>			
<i>Spitsbergen. Magn. Forstyr.</i>	2059	<i>Korelski Channel. Lys- og Kltd. udl.</i>	2247
<i>Jan Mayen SE.-Kyst. Magnetiske Forstyr.</i>	827	<i>Onegu Red. Ledefyr nedl. 2194; Ledefyr t.</i>	2780
<b>Rusland.</b>			
<i>Kaninskaya Zemlja. Moskvina Flod. Fyr t.</i>	2333	<i>Onegu Bugt. Pulonetz Fyr for.</i>	2195
<i>Hvide Hav. Tarkhanovo. Fyr t.</i>	2577	<i>Onegu Bugt. Kap Letne Orlov Fyr W. Opl. o. Lys- og Kltd.</i>	2423
		<i>Onegu Bugt. Shuzhmuu Island Fyr N. Opl. o. Lys- og Kltd. 2424; Bol Shuzhmuu N. Undervandshindr. findes ikke.</i>	2733
		<i>Chesmenskoi Point S. Kamenni Point Fyr t.</i>	2288
		<i>Lyamitzkoi Bank. Skær.</i>	2676
		<i>Zhizhginsk Island. Taagesign. for.</i>	2196

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Lapland. Kap Teriberski Fyr</i> for. .... 2197	<i>Giskosund. Gisko Fyr</i> t. .... 2253	
<i>Mali Oleni Island, Fyr</i> t. .... 2198	<i>Møre. Asefjorden. N. Humblen.</i> Grund. . 2334	
<i>Kildin Island. Fyr</i> t. .... 2199	<i>Stabben Fyr</i> S. <i>Mortingbden.</i> Lystd. udl. 1641	
<i>Lyetinski Point. Fyr</i> t. .... 2425	1039; Lystd. er udl. .... 1799	
<i>Kola Inlet. Syedlavati Island. Taagesign.</i> for. .... 2510	<i>Aspofjorden. Gjeita Fyr</i> for. .... 2290	
<b>Nordsøen.</b>		
Driv. Vrag 126. 332. 500. 828. 965. 1368. 1527	<i>Færoosen. Steinsø. Nyt Fyr</i> t. .... 2291	
1998	<i>Buskoy N.-Pynt. Buskøgalven. Nyt Fyr</i> t. 2292	
Driv. Minor. 667. 1239. 1572. 1056. 2200. 2294	<i>Lågafjorden. Lyngø Fyr.</i> Ny Fyrvinkel. . 2292	
Adv. mod at trawle indenfor bestemte Omraader. .... 75	<i>Losnes SW.-Side. Krakhellesund. Klava Fyr</i> t. 1800	
Flaadeøvelser. Adv. .... 1238	<i>Vatsoosen. Storholmen. Fyr</i> t. .... 1389	
<i>Devil's Hole. Opmaalingsarb.</i> Midlt. Mærker udl. Adv. .... 759	<i>Feje. Moldøosen. Fyr</i> t. .... 1370	
<i>Vyl Fyrskib</i> SW. t. W. Driv. Minor. .... 2200	<i>Sturevågen. Alvø E.-Side. Lille Grundingen</i> Fyr t. .... 1801	
<i>Horns-Rev Fyrskib</i> NW. t. N. $\frac{1}{2}$ N. Driv. Mine. .... 1658	<i>Vallestrømmen. Bjørø Fyr</i> fl. og for. .... 1849	
<i>Inner Gabbard N. Opmaalingsbaaker</i> udl. midlt. .... 1165	<i>Bergen S.-lige Indløb. Raugnefluen. Stage</i> ind. .... 2677	
<i>Borkum Riff Fyrskib</i> W. t. N. $\frac{1}{2}$ N. Vrag „ <i>Maria van Hattem</i> “ . .... 433	<i>Rougnene Fyr.</i> Taagesign. opr. 1040; Taagesign. er opr. .... 2293	
<i>Texel W. Driv. Mine</i> . .... 667	<i>Korsfjorden. Marstenen Fyr.</i> Fyr sl. midlt. Opl. o. Fyrs Brændetid. .... 1041	
<i>Haaks Fyrskib.</i> S t. W. $\frac{1}{2}$ W. Driv Mine 2294	<i>Bjellandscholmen. Fyr</i> fl. og for. Fyr sl. midlt. 1042; Fyr fl. og for. .... 1850	
<i>Humber Fyrskib</i> E. t. N. Driv Mine. .... 1239	<i>Hordaland. Stord SW. Sagvåg. Grund</i> 2335; <i>Båe</i> . .... 2470	
<b>Norge.</b>		
<i>Søndre Honningsvåg. Klubskjæret. Nyt Fyr</i> t. 2289	<i>Sandsfjorden. Nevoy Fyr</i> t. .... 2512	
<i>Breisundet. Garpeskjær Fyr</i> t. .... 2248	<i>Kveldhamar. Omboy Fyr</i> t. .... 2511	
<i>Havoy Sund Fyr</i> for. .... 1790	<i>Stavangerfjorden. Tungenes Fyr</i> for. .... 1371	
<i>Rolfseyhavn Fyr</i> for. .... 1791	<i>Rogaland. Stavanger N. Hundvågø N. Grund</i> 2471	
<i>Kameysundet. Søroy. Store Kamøy. Fyr</i> t. 2249	<i>Ryfylke. Amøyfjorden. Båe fundet.</i> . .... 1306	
<i>Allenfjorden. Kvalsundet. Fiskevnes Fyr</i> fl. og for. .... 1846	<i>V. Ekerø. Magnetisk Forstyrrelse.</i> Adv. 1802	
<i>Sildmylingen. Nyt Fyr</i> t. .... 1951	<i>Feistenen Fyr. Radiofyr</i> opr. .... 2619	
<i>Søndre Bergsfjorden. Mareholmen. Fyr</i> t. . 2150	<i>Vest-Agder. Flekkefjord. Risholmsundet. Fartbestemmelse</i> . .... 501	
<i>Lyngen. Nortasholmen Fyr</i> for. .... 1792	<i>Lister. Lister Fyr. Lysevne forøg. Fyr</i> sl. midlt. 1043; Forandring udsat 1529; do. 2112	
<i>Vesterålen. Risøyrennen. Fyr</i> ødel. .... 711	<i>Farsund. Langø Fyr</i> for. 1372; Fyr for. . 2113	
<i>Sundklakkstrømmen. Vikerøy Fyr</i> ødel. 712; do. att. t. .... 2468	<b>Danmark.</b>	
<i>Lofoten. Glåpen Fyr. Lysevne forøg.</i> . .... 2250	<i>Hanstholm Fyr. Undervandstaagesignalapp.</i> ind. 1574; Radiofyr for. .... 2678	
<i>Røst. Lofoten. Skomvær Fyr</i> for. Fyr sl. midlt. Taagesign. oprettes 1036; Forandring udsat 1528; do. .... 2106	<i>Thyborøn Andvinningsfyr</i> t. Taagesign. opr. 996; do. .... 2513	
<i>Mindværffjorden. Skjelva Fyr</i> for. .... 1793	<i>Ringkjøbing-Fjord. Hvide-Sande Kanal. Fyr</i> t. 2368; Opl. o. Kltds. Pl. .... 2514	
<i>Namsen. Sørnamsen Fyr</i> for. .... 1794	<i>Godalen' Kltd. fl.</i> . .... 2500	
<i>Buholmrasa Fyr</i> for. .... 1795	<i>Ringkjøbing Havn. Opl. o. Dybde.</i> . .... 760	
<i>Kauraleden. Kaura Fyr</i> t. 1037; Fyr t. . 2251	<i>Horns-Rev. Vyl Fyrskib</i> omb. midlt. m Lys- og Fltd. 153.; do midlt. omb. 168; Fyrskib att. udl. .... 280	
<i>Linesfjord. Sonstakjær Fyr.</i> Lysvinkler for. 1847	<i>Graadyb. Graadyb Fyrskib. Taagesign. upaal.</i> 56; Taagesign. att. i Ord. .... 1803	
<i>Grandevikken. Kjeungskjær Fyr. Lysvinkler</i> for. .... 1848	<i>Graadyb. Afm. for. 36. 57. 58; Lystdr. ind.</i> f. Is 281; Jerg Lys- og Fltd. att. udl. 333; <i>Graadyb</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 363; do. att. t. 389; Lystdr. att. udl. 390; Lystdr. ind. f. Is. 502; do. 529; Lystdr. att. udl. 560; Lyatdr. att. udl. .... 620	
<i>Hestnessund. Saltnes Fyr</i> for. .... 1640	<i>Graadyb-Barre Lystd. fl.</i> . .... 57	
<i>Smøla E.-Side. Nerdviken Fyr</i> t. .... 2107	<i>Skallingen Fyr</i> flyttes. Fyr sl. midlt. 1276; do. 1307; Fyr fl. og att. t. .... 1891	
<i>Gjernes. Gjernesskjæret Fyr</i> t. .... 2108	<i>Søren Jessens-Sand Lystd. fl.</i> 154; do er fl. 227	
<i>Smøla. Edø N.-Side. Nordre Katholmen Fyr</i> t. 2109	<i>Esbjerg. Havnefyr</i> for. 530; For. udf. 561; <i>Ny-Fiskerihavn. Fyr</i> for. midlt. .... 2336	
<i>Møre. Edøyfjorden. Imarsund. Grund.</i> . .... 2469	<i>Hjerting-Løb. Topsand Lystd. perm. omb.</i> m. Stage m. Kost. .... 58	
<i>Halsefjorden. Furunes Fyr</i> t. .... 2110	<i>Fana. Fana-Møllebaake. genopf.</i> . .... 127	
<i>Saksnes Fyr</i> t. .... 2111	<i>Fano E. Fredet Vandareal. Afm. ind.</i> . . . 95	
<i>Bøfjorden. Slaknes Fyr</i> t. .... 2151	<i>Knude-Dyb. Vinterafm.</i> . .... 2515	
<i>Bjørnsund. Teinskjær Fyr</i> fl. og for. Fyr sl. midlt. 1038; <i>Teinskjær Fyr</i> nedl. <i>Søndre Orholmskjær Fyr</i> t. .... 2252	<i>Manø-Gyde. Søm. ind. f. Vinter</i> 37; Afm. att. udl. 903; Søm. ind. f. Vinter. .... 2679	
<i>Saltstensleden. Fladflesa Fyr</i> for. .... 1573		
<i>Harhamsfjorden. Lepso N.-Side. Hellevik Fyr</i> for. .... 1796		
<i>Storhaugen. Hellevik</i> ubevogtede Fyr. Synsvidde forøg. .... 1797		
<i>Alnes Fyr</i> for. .... 1798		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Tyskland.</b>		<b>Frankrig.</b>	
Sommerafm.....	713	<i>Banc de Nieuport.</i> Lystd. for.....	1308
Vinterafm.....	2337	<i>Dunkerque.</i> Vrag „ <i>Dogue</i> “ fj.....	282
<i>Lister-Dyb.. Ellenbogen</i> Stormvarselsstat. midlt. u. a. Virksh.....	38	<i>Out-Ruytingen</i> Lystd. forsv. 1730; do. att. udl.....	2000
<i>Sild. List Ost</i> Fyr for.....	1373	<i>Sandettié</i> Fyrskib. Taagesign. midlt. u. a. Virksh. 943; Taagesign. gives att.....	1139
<i>Auszeider</i> Fyrskib genudlægges 1374; Fyrskib for. og genudl.....	1487	<i>Calais.</i> Fyr nedl.....	170
<i>Eider. Vollerwiek</i> Ledefyrlinie midlt. ubrugelig 2369; Ledefyr fl.....	2472	<i>Calais</i> Anduvn. Lys-, Fløjte- og Klokketd. fl.	1241
<b>Elben.</b>		<b>Storbritannien.</b>	
Fyrskibet <i>Elbe I.</i> Opl. o. Radiofyr.....	2620	<b>England.</b>	
Fyrskib <i>Elbe I W.</i> Vrag „ <i>Kirkwood</i> “ uskadeliggj. Vragafm. ind.....	701	<i>England E.-Kyst.</i> Opmaalingsarb. Midlt. Mærker udl. Adv.....	763
<b>Jade.</b>		<i>Dover</i> Havn. Taagesign. opr.....	782
<i>Auszenjade</i> Fyrskib. Opl. o. Fyrskibs Pl...	39	<i>North Foreland.</i> Radiofyr opr.....	1489
<b>Weser.</b>		<i>North Foreland.</i> Opmaalingsbaaker midlt. udl. Adv.....	2114
<i>Weser</i> Fyrskib NNW. Vrag.....	434	<i>Gallop</i> Fyrskib. Topbetegn. midlt. nedt. udf.....	1309
<b>Holland.</b>		<i>Themsen. Edinburgh</i> Fyrskib for. 564; For. udf.....	967
Sommerafm.....	621	<i>Black Deep.</i> Undervandshindr. Grund..	1310
Vinterafm.....	2295	<i>Swin Middle</i> Lys- og Klokkebaad omb. midlt. 229; do. midlt. omb. 393; Lys- og Klokkebaad att. udl.....	1435
<i>Ems</i> Munding. <i>Wester-Ems-Süd</i> Lystd. midlt. sl. 829; do. att. t.....	904	<i>South Edinburgh Channel.</i> Afm. for. 435; For. udf.....	907
<i>Rottumeroog.</i> Baake forsv.....	830	<i>Shivering Sand.</i> Lys- og Kltd. omb. m. Kltd. 436; For. udf.....	908
<i>Frische Zeegat. Engelsmanplaat.</i> Midlt. Fyr t. 2201; do. sl. 2516; Hjelpefyr t.....	2734	<i>Maplin</i> Fyr. Fyr sl. Taagesign. indst. 1953; Fyr og Taagesign. perm. nedl. .	2299
<i>Terschelling N.</i> Vrag uskadeliggj. 562; Vraglystd. ind.....	622	<i>Maplin Spit.</i> Lystd. omb. m. Lys- og Kltd. Fyrkarakter for. 1954; For. udf.....	2115
<i>Terschellingbank</i> Fyrskib omb. midlt.....	714	<i>Mouse</i> Fyrskib omb. midlt. 1376; do. att. udl.....	1952
<i>Zeegat van Texel. Noorder Haaks</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 334; do. att. t.....	391	<i>Spile Sand. Four Fathoms Channel. West Middle Buoy</i> fl.....	1575
<i>Zandvoort</i> Fyr midlt. for. 76; do. att. normalt	169	<i>Sheerness</i> Anduvn. Vraglystd. udl.....	1804
<i>Scheveningen</i> NW. Vrag forsv. Vragtd. ind.	228	<i>Themsen</i> Anduvn. Afm. for. 1894; For. udf.....	2371
<i>Zeegat aan den Hoek van Holland.</i> Lys- og Fltd. sl. 1488; do. att. t.....	1530	<i>Nore</i> Fyrskib fl. 1892; Fl. udf.....	2297
<i>Maas</i> Fyrskib omb. midlt. 623; Fyrskib att. udl. 966; Radiofyr Bølgelgd. for.....	1044	<i>Chapman</i> Fyr for. 1893; For udf.....	2298
<i>Zeegat van Goeree. Slijkgat.</i> Anduvntd. midlt. ind.....	77	<i>Northfleet</i> Fyr for. 2296; For. udf. ....	2517
<i>Schouwenbank</i> Fyrskib omb. midlt. 831; do. midlt. omb. 1434; do. att. udl.....	1657	<i>Gravesend Reach.</i> Pulle fj. 669; Grund fj. 1311	1166
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib. Lydsign. t. Forsøg oph. 668; Fyrskib omb. midlt. 832; Fyrskib midlt. omb. 1240; Fyrskib att. udl. Opl. o. Radiofyr.....	1375	<i>Tilburyness</i> Fyr nedl. 394; do. er nedl. .	1166
<i>Thorntonbank</i> Lys- og Fltd. midlt. ind. 40; do. att. udl.....	78	<i>Kentish Knock</i> Fyrskib omb. m. Reservefyrskib.....	670
<b>Belgien.</b>		<i>Longsand Head</i> Lys- og Kltd. fl. Adv..	1490
<i>Schelde</i> Munding. Opl. o. Lodsstat.....	905	<i>Crouch</i> Floden Anduvn. <i>Ray Sand.</i> Vrag afm.....	1167
<i>Zeebrügge</i> Anduvn. Vraglys- og Kltd. bortdr.	2338	<i>Colne</i> Floden Anduvn. <i>Knoll</i> Lystd. omb. m. Stumptd. 968; Opl. o. Lystd.....	1576
<i>Wandelaar</i> Fyrskib SE. Vrag afm.....	2463	<i>Long Sand Head.</i> Opl. o. Dybder.....	1577
<i>Wandelaar</i> Fyrskib. Opl. o. Pl.....	563	<i>Sunk</i> Fyrskib SW. Vrag afm.....	2372
<i>West Hinder.</i> Fyrskib i Drift 392; do. att. udl.....	503	<i>Harwich</i> Havneindløb. Havnearbejder. Adv. 1101; Borearbejder tilendebragt 1312; Td. udl. 1731; Ny Pier u. Bygn. Adv.....	2339
<i>Ydergrundene.</i> Afm. for.....	1100	<i>Harwich</i> Havn. <i>Sholley Spit</i> Lystd. fl.....	1578
<i>Ostende. Stroombank.</i> Lys- og Kltd. bortdr.	2660	<i>Shipwash</i> Fyrskib. Opmaalingsbk. midlt. udl. Adv. 1377; Opmaalingsbk. ind.....	2116
<i>Ostende-Nieuport.</i> Skydn. m. Antiballon-skyts.....	1999	<i>Orfordness</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1732	2475
<i>Ostende Bank.</i> Lys- og Fltd. forsv. 833; do. att. udl.....	906	<i>Lowestoft</i> S.-lige Red. Mindre Dybde.....	2373
<i>Nieuport.</i> Ledefyr midlt. sl. 2370; Ledefyr for. og att. t.....	2474	<i>Newcome Sand.</i> Vrag „ <i>Bob Read</i> “ afm.....	1955
		<i>South Scroby</i> Td. omb. midlt. m. Lystd..	699
		<i>Cross Sand</i> Fyrskib. Radiotelefonforbind. genop.....	2781
		<i>Caister</i> Red. Tilsanding.....	

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Great Yarmouth Anduvn. Hewell Channel.</i>	<i>Sunderland Anduvn. Vrag 2202; Dybde o.</i>
Grunde..... 1579	Vrag..... 2518
<i>Scroby Shoal. Tdr. fl.</i> ..... 128	<i>Tyne Anduvn. Fiskeri m. Drivnet. Adv.</i> ... 716
<i>Cockle Fyrskib. Dagmærke fj. 1733; Dag-</i>	<i>Holy Island. Grund:</i> ..... 1531
<i>mærke er fj.</i> ..... 1851	
<i>Haisborough Sand. Vraglystd. ind.</i> ..... 1734	
<i>Haisborough Gat. Vrag findes ikke</i> ..... 909	
<i>Winterton Ridge. Haisborough Sand. Lystdr.</i>	
<i>for. 335; For. udf.</i> ..... 1045	
<i>Smith's Knoll Kltd. ombyttes midlt. m. Lys-</i>	
<i>og Kltd.</i> ..... 1956	
<i>The Wash. King's Lynn Anduvn. Roaring</i>	
<i>Middle Lys- og Kltd. for.</i> ..... 129	
<i>Freeman Channel. Td. udl.</i> ..... 395	
<i>Inner Dowsing, Cross Sand og Newcome Sand.</i>	
<i>Afm. for.</i> ..... 2578	
<i>North Inner Dowsing Td. N. og W. Tilsan-</i>	
<i>ding. Adv.</i> ..... 2117	
<i>Outer Dowsing Fyrskib omb. midlt. m. Re-</i>	
<i>servefyrskib 715; Ombytning udsat 910;</i>	
<i>Fyrskib omb. midlt. m. Reservefyrskib</i>	
<i>1168; Fyrskib genudl.</i> ..... 2374	
<i>Humber Fyrskib W. Vrag „Lucerne“ afm.</i> 2340	
<i>Humber Anduvn. Vrag „Tern“ 565; Vrag</i>	
<i>afm. 624; Vrag fj. Vrag afm. ind.</i> ..... 1805	
<i>Vrag „Riverdon“ 2375; Vrag afm.</i> ..... 2426	
<i>Scarborough. Fyr for. Taagesign. opr.</i> .... 2680	
<i>Tees Bugt. Opl. o. Vragtds. Pl.</i> ..... 1169	
<i>Hartlepool. Fyr nedl.</i> ..... 1580	

### Skotland.

<i>Opmaalingsarb. Midlt. Mærker udl. Adv.</i>	
764; do..... 911	
<i>Firth of Forth. Inchkeith E. Lystd. m. Taage-</i>	
<i>knaldsignal udl. t. Forsøg.</i> ..... 912	
<i>Kinghorn Ness C. Forb. Omraade afm.</i>	
<i>566; Undervandshindr. fj. Lystdr. ind.</i> 1895	
<i>Oxcars Fyr. Fyrtaarn ommales.</i> ..... 396	
<i>Forth Floden. Forth Brocn. Højde under</i>	
<i>Bro.</i> ..... 2621	
<i>Rosyth. St. fj.</i> ..... 2203	
<i>Grangemouth E. Grundt Vand.</i> ..... 625	
<i>May Island. Radiofyr opr.</i> ..... 1102	
<i>Tay Floden Anduvn. Tay Fairway Lys- og</i>	
<i>Kltd. Opl. o. Pl.</i> ..... 834	
<i>Tay Floden. Abertay Fyrskib. Opl. o. Fyr-</i>	
<i>skibs Pl.</i> ..... 835	
<i>Peterhead. Fyrbelysn. for. Taagesign. for.</i>	
<i>2476; Opl. o. Fyr.</i> ..... 2735	
<i>Fraserburgh. Opl. o. Dybde.</i> ..... 2730	
<i>Cromarty Firth Ankerpl. Bjergning af Vrag.</i>	
<i>Sejladsforskrifter. Adv. 130; Opl. o. Td.</i> 717	

## V.

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

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<b>Kanalen.</b>	
<i>Kanalen. Driv. Vrag. 310. 337. 567. 765.</i> 1378	
1436. 1581. 1582. 1806. 1852. 1896	
<i>Flaadeøvelser. Adv. 1242; Øvelser med U-</i>	
<i>Baade. Adv.</i> ..... 2376	
<i>Scilly Islands. Bishop Rock SW. Opl. o.</i>	
<i>Dybde.</i> ..... 437	
<b>Frankrig.</b>	
<i>Boulogne Anduvn. Vrag „Inés“ fj. Vrag-</i>	
<i>lystd. ind.</i> ..... 1673	
<i>Cayeux. Fyr midlt. for. 836; Fyr att. norm.</i> 1243	
<i>Dover Stræde. Colbart Banke SW. Lystd. for.</i> 1170	
<i>Le Havre Anduvn. Vrag uskadeliggj. Vrag-</i>	
<i>lystd. ind. 1807; Lystd. „Nord du Mouil-</i>	
<i>lage“ udl.</i> ..... 2204	
<i>Le Havre Fyrskib. Undervandstaagesign.</i>	
<i>midlt. u. a. Virksomh. 230; do. att. i Virk-</i>	
<i>somh. 417; Undervandssign. midlt. indst.</i> 671	
<i>Barfleur-Gatteville Fyr. Taagesign. for.</i> .... 1674	
<i>La Hougue Fyr for.</i> ..... 2519	
<i>Saint-Malo Anduvn. Pierre de Herpin Fyr.</i>	
<i>Taagesign. midlt. u. a. Virksh.</i> ..... 1313	
<i>La Hague Fyr. Taagesign. for.</i> ..... 1675	
<i>Paimpol. Barnouic Fyr midlt. sl. 438; Fyr</i>	
<i>att. t. 766; Fyr midlt. sl.</i> ..... 2520	
<i>Roches Douvres. Radiofyr opr. t. Forsøg.</i> .. 2681	
<i>Bréhat. La Horaine Fyr midlt. sl. 336; do.</i>	
<i>att. t.</i> ..... 439	
<i>Ile de Bréhat. Skær.</i> ..... 2001	
<i>Chaises de Primel NE. Grund.</i> ..... 2118	
<i>Morlaix Anduvn. Skær.</i> ..... 2002	
<i>Ile de Bas Anduvn. Basse Blanche. Lystd.</i>	
<i>midlt. udl.</i> ..... 1437	
<i>Ile de Bas. N. Grunde.</i> ..... 1897	
<i>Ile de Bas W. Skær.</i> ..... 1808	
<i>Portsall Anduvn. Corn-Carhai Fyr midlt. sl.</i>	
<i>2003; do. att. t.</i> ..... 2119	
<i>Ouessant S. Skær.</i> ..... 1809	
<i>Ouessant SW. Grund findes ikke 1810; do.</i> 1811	
<i>Ouessant. Basse Callet WNW. Lys- og Fltd.</i>	
<i>udl. 1735; do. er udl. 2205; Lys- og Fltd.</i>	
<i>sl. 2300; do. ind.</i> ..... 2427	
<i>Ouessant Anduvn. Roche Nividie. Fyr t.</i> .. 2477	
<i>Ouessant SW. Lystdr. midlt. udl.</i> ..... 1583	
<b>Britiske Øer.</b>	
<i>Adv. mod at trawle inden for bestemte Om-</i>	
<i>raader.</i> ..... 79	
<b>England.</b>	
<i>Engelske Kanalær. Driv. Vrag.</i> ..... 337	
<i>Blanchard Rock. Serk. Afm. for.</i> ..... 2206	
<i>Sark. L'Etac de Sark. Bjergningsarbejder</i>	
<i>oph. f. Vinter 131; Td. midlt. udl.</i> .... 2682	
<i>England S.-Kyst. Opmaalingsarb. Midlt.</i>	
<i>Mærker udl. Adv.</i> ..... 767	



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Dungeness</i> lave Fyr. Flammens Højde midlt. formindsk. 283; Flammens Højde for 2152; Taagesign upaal.....	2683	<i>St. Goven</i> Fyrskib omb. m. nyt Fyrskib 915; do. er omb.....	1380
<i>Royal Sovereign</i> Fyrskib att. udl.....	338	<i>Wales N.-Kyst. Lynus Point</i> NW. Vrag uskadeliggj.....	916
<i>Outer Owers</i> . Vrag „ <i>Menolios</i> “.....	80	<i>Crosby Channel</i> . Afm. for.....	2685
<i>Spithead</i> Anduvn. <i>Nab</i> Lystd. m. Undervandskl. midlt. i Uord.....	1244	<i>Morecambe Bugt. Lune Lys-</i> og <i>Klbaad</i> omb. midlt. 1440; do. att. udl.....	1814
<i>Nettlestone Point</i> E. Bjergning af Vrag „ <i>Warrington</i> “ 970; Vrag fj.....	1438	<i>Irske Hav</i> . Driv. Vrag.....	769. 1441
<i>Spithead</i> og <i>The Solent</i> . Afm. for. 440; For. udf.....	1171	<b>Skotland.</b>	
<i>The Solent. No Man's Land (Noman's)</i> Fort SW. Øvelsesminefelt ind. 1584; Forbudt Ankerpl. 1736; Undervandshindr. fj. 2120; Øvelsesminefelt udl.....	2153	Driv. Vrag.....	397
<i>Spithead</i> . Undervandshindr. udl. Adv. mod Ankring 1585; Undervandshindr. fj. ....	1853	<i>Skolland W.-Kyst</i> . Opmaalingsarb. Midlt. Mærker udl. Adv.....	770
<i>Isle of Wight. The Solent</i> . Opl. o. Tidevande <i>The Solent. Ryde Middle</i> S. Skibsfartshindr. findes ikke.....	913	<i>Mull of Kintyre</i> Fyr. Radiofyr opr.....	341
<i>Hawkers Lake</i> . Undervandshindr.....	231	<i>Gigha Island</i> W. Grunde 1741; Grund findes ikke.....	2207
<i>Southampton Water. Calshot Spit</i> Fyrskib. Dagmærke fj. 1737; do. er fj. 1854; Taagesign. for.....	2684	<i>Firth of Clyde. Great Cumbrae Island. Millport</i> . Fyr t.....	285
<i>Southampton</i> . Baake opf. Td. ind.....	1586	<i>Holy Lock</i> . Skær.....	2478
<i>The Solent. Victoria</i> Fort NE. Undervandshindr. udl. 1898; do. fj.....	2254	<i>Lismore</i> Fyr for.....	232
<i>Needles Channel</i> . Adv.....	1245	<i>Eddrachilles</i> Bugt. Grunde.....	2004
<i>Bournemouth</i> . Fyr for.....	1246	<i>Kap Wrath</i> E. Grunde.....	1587
<i>Poole</i> Havn. Fyr. t. 339; Ledefyr nedl. Ledelinie ubrugelig 837; Lødestat. 1439; Lystdr. for.....	2521	<i>Kyle of Durness</i> . Grunde.....	1533
<i>Weymouth</i> Bugt Anduvn. <i>The Shambles</i> . Farligt Omr. oph. 1379; Undervandshindr. udl. midlt. og afm. 1491; do. fj.....	1738	<b>Orkney Øerne.</b>	
<i>The Shambles</i> SE. Undervandshindr. udl.....	1813	<i>Scapa Flow. Water Sound</i> midlt. lukket for Sejlads.....	1815
<i>Portland</i> . Kendelig Skorsten.....	588	<i>Kirk Sound</i> . Bjergningsarb. genoptaget. Adv.....	1172
<i>Portland</i> Anduvn. Grund.....	589	<i>Brough of Birsay</i> Fyr for.....	1856
<i>Kingswear</i> . Mole nedrevet. Fyr nedl. ....	914	<b>Shetlands-Øerne.</b>	
<i>Lands End. Carn Base</i> . Adv.....	2377	Driv. Vrag.....	311. 570. 626
<i>Wolf Rock</i> Fyr. Taagesign. midlt. upaal.....	718	<b>Irland.</b>	
<i>Seven Stones</i> Fyrskib for. 1492; For. udf.....	1739	<i>Fyr</i> for.....	2341
<i>England W.-Kyst</i> . Driv. Vrag.....	340	<i>Broadhaven. Cashel Point</i> . Fyr for.....	2737
<i>England W.-Kyst</i> . Opmaalingsarb. Midlt. Mærker udl. Adv.....	768	<i>Cruit</i> Bugt. Baake opf. Td. udl.....	2480
<i>St. Ives</i> Bugt. Grunde.....	971	<i>Donegal</i> Havn. Td. ind.....	2060
<i>Bristol</i> Kanal. Driv. Vrag.....	340	<i>Tory Island</i> . Radiofyr opr. 1742; do. er opr.....	2121
<i>Trevose Head</i> N. Grund.....	1532	<i>Mulroy</i> Bugt. Ledefyr t.....	233
<i>Milford Haven</i> . Vrag „ <i>Mayals</i> “ afm.....	2579	<i>Lough Swilly</i> Anduvn. Td. udl.....	2736
<i>Bristol</i> Kanal. <i>Flatholm</i> NW. Vrag „ <i>Teifi</i> “ afm.....	1642	<i>Hempton's Turbot Bank</i> . Mindre Dybde ..	1743
<i>Cardiff</i> Grounds. Vrag „ <i>Commandant Marchand</i> “ uskadeliggj.....	284	<i>Lough Larne</i> Indløb. <i>Barr Point</i> . Taagesign. for.....	2622
<i>English and Welsh</i> Grounds Fyrskib. Dagmærke fj. 1740; do. er fj.....	1855	<i>Belfast Lough. Carrickfergus</i> Lystd. for....	2378
<i>Newport. West Middle</i> Ground udvidet sig	1957	<i>Pile</i> Fyr. Taagesign. midlt. for.....	2122
<i>Middle</i> Ground Sand. Afm. for.....	2782	<i>Belfast Docks</i> . Fyrbelysn. for.....	2379
<i>Portishead</i> Point. Fyr t.....	81	<i>Carlingford Lough</i> . Lystd. for. 398; <i>Greenore</i> Bølgebryder. Fyr. t.....	2479
		<i>Coningbeg</i> Fyrskib. Radiotaagesign. og Undervandstaagesign. m. Membran indst. midlt. Undervandskl. anbringes midlt. ..	1588
		<i>Waterford</i> Anduvn. Lystd. udl.....	1442
		<i>Lee</i> Floden. <i>Lough Mahon</i> Fyr nedl.....	1958
		<i>Tralee</i> Bugt. <i>Little Samphire Islet</i> . Fyr for.....	1314
		<i>Shannon</i> Floden. <i>Rinana Shoals</i> . Afm. for.....	2123

## VI.

## Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Atlantehavet.</b>		<b>Island.</b>	
<i>Nordlige Atlantehav</i> . Transatlantiske Ruter	838	<i>Opl.o Selvog</i> r Fyr. 1676; Fyr att. t. Opl. o. Fyr.....	1899
Driv. Vrag.....	342. 774. 775.	<i>Stafnes</i> W. Magnetiske Forstyrrelser.....	771
<i>Rosemary Bank</i> .....	234	<i>Fazaflói. Vatnsnes</i> Fyr for. 1677; For. udf.....	2522
<i>St. Paul</i> Rocks E. Skær.....	1534		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Hafnarfjördr.</i> Fyrbelysn. for. 1745. For. udf.....	2558	<i>Belle-Ile. Goulphar</i> Fyr. Taagesign. for. 719; For. udf.....	975
<i>Reykjavik. Videy</i> N. Td. bortdr. 399; Td. perm. ind.....	1900	<i>Pointe du Croisic</i> Anduvn. <i>Goué Vas du Four.</i> Afm. for.....	976
<i>Videy. Geldinganes</i> Fyr nedl. ....	1901	<i>Ile d'Yeu. Les Chiens-Perrins</i> Fyr midlt. sl. 1443; Fyr att. t.....	1589
<i>Reykjavik. Akrey-Rev</i> Klted. midlt. ind. 2087; do. att. udl.....	2523	<i>Pertuis Breton. Pointe du Grouin du Cou</i> Fyr. Ny Lysvinkel 977; For. udf.....	2580
<i>Öndverðarnes</i> Fyr. Fyrbyggn. ommales....	1746	<i>Chassiron</i> Fyr for. 672; For udf.....	778
<i>Svortuloft</i> Fyr. Ny Fyrbyggn. færdig.....	1678	<i>Gironde. Talais.</i> Fyrskib att. udl.....	443
<i>Breidifjördr. Klofningar</i> Fyr. Adv.....	400	<i>Kap Ferret.</i> Bifyr t.....	673
<i>Króksfjardarnesáll.</i> Dybde aft. Adv....	401	<i>Biscayiske Bugt.</i> Driv. Vrag 571. 840. 1247.	1382
<i>Isafjardardjup. Hnifsdalr.</i> Magnetiske Forstyr.....	839		
<i>Isafjördr. Naust indre</i> Ledefyr. <i>Kaldáreyri</i> Ledefyr. Fyrpæle malet.....	2154	<b>Spanien. N.-og W.-Kyst.</b>	
<i>Straumnes</i> W. Magnetiske Forstyrrelser... 772		<i>San Sebastián. Santa Clara</i> Fyr. Opl. o. Fyr	288
<i>Horn (Kap Nord).</i> Magnetiske Forstyrrelser... 1959		<i>Cabo Torres.</i> Opl. o. Fyr.....	1680
<i>Kap Nord E. Látravik. Hornbjarg</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	2155	<i>Cabo Peñas.</i> Fyr for.....	82
<i>Hunaflói.</i> Skær.....	1960	<i>San Esteban de Pravia.</i> Fyr uregelmæssigt.	1817
<i>Vatnsnes</i> W. Ledemærker 2317; Rett. t. E. f. S. 2317.....	2428	<i>Puerto de Vega.</i> Fyr for.....	1444
<i>Skagafjördr.</i> Grunde.....	2277	<i>Cabo Silleiro</i> Fyr. Taagesign. opr. t. Prøve 720; Opl. o. Taagesign.....	1902
<i>Haganesvík.</i> Varder opf.....	1679	<i>Finisterre</i> Fyr for. 344; Midlt. Fyr t. 1590; Taagesign. upaal. 1643; Fyr for. 1857; Taagesign. upaal. 1903; Taagesign. for..	2124
<i>Skjálfsandi. Husavík</i> Kirke fl.....	2429	<i>Cabo Finisterre</i> SW. Grund findes ikke... 1818	
<i>Raufarhafnarhesdi.</i> Nyt Fyr t. 2278; Opl. o. Fyr.....	2430	<i>Indløbet til Ria de Marin.</i> Grunden <i>Picamillo.</i> Fyrbaake opf.....	1858
<i>Hleinartangi</i> Fyr midlt. sl.....	2524		
<i>Borgarfjördr. Hafnartangi</i> NE. Undervandskær <i>Gálmur.</i> Indsejlingsmærke.....	2156	<b>Portugal.</b>	
<i>Bakkagerði.</i> Varder ommalet.....	2088	<i>Farihøes</i> Fyr att. t. og for.....	2255
<i>Glettinganes.</i> Fyr t.....	2061	<i>Burling Island.</i> Fyrsl. midlt. 1961; do. att. t.	2302
<i>Nordfjördr. Horn. Reykjabodi.</i> Grundbraad. Adv.....	2525	<i>Rio Sado</i> Lystd. udl. t. Forsøg 236; Lystd. sunket 1859; do. att. udl.....	2208
<i>Fáskrúðsfjördr. Hafnurnes</i> Fyr midlt. for.	2301	<i>Punta da Baleira.</i> Fyr midlt. sl. 1316; Fyr att. t.....	1681
<i>Berufjördr. Skorbein.</i> Fast Søm. genopf... 2089		<i>Guadiana</i> Floden. Ledefyrs Synsvidde for.	1644
<i>Hornafjördr</i> E. <i>Lónsvík.</i> Driv. Mine.....	1103		
<i>Ingólfsahafdi</i> E. Magnetiske Forstyrrelser... 773		<b>Spanien. S.-Kyst.</b>	
<i>Alvíðruhamrar</i> Fyr. Opl. o. Beliggenhed... 2431		<i>Barra de Huelva. Picacho</i> Fyr midlt. for. 136; Fyr for.....	345
<i>Vestmannaeyjar. Vestmans</i> Yderhavn. Vrag afm. Adv.....	1744	<i>Tarifa.</i> Opl. o. Vrag.....	2381
<i>Heimaey</i> Havn. Opl. o. Dybde 41; Rednstat. opr.....	1381		
		<b>Afrika.</b>	
<b>Færøerne.</b>		<b>Marokko.</b>	
Fyrs Brændetid for.....	2526	<i>Kap Spatel</i> Fyr for. 59; For. udf.....	1248
		<i>Larache.</i> Tilsanding.....	444
<b>Frankrig.</b>		<i>Mehdia.</i> Fyr for.....	917
<i>Men Tensel.</i> Taagesign. gives att. Opl. o. Taagesign.....	132	<i>Cap de Fedala.</i> Fyr att. t.....	1535
<i>Chenal de la Helle. Grand Courleau.</i> Baake opf.....	1816	<i>Kap Ghir.</i> Fyr t.....	1493
<i>Goulet de Brest. Les Fillettes.</i> Afm. for... 133			
<i>Chenal du Four. Les Vieux-Moines</i> Fyr midlt. sl. 343; do. att. t.....	441	<b>Afrika W.-Kyst.</b>	
<i>Raz de Sein. Tévenec</i> Fyr midlt. sl.....	2527	<i>Spansk Sahara. Rio de Oro.</i> Fyrs Beliggenhed.....	2382
<i>La Vieille</i> Fyr. Taagesign. gives att.... 134		<i>Levrier</i> Bugt. Afm. for.....	573
<i>Audierne.</i> Fyrbelysn. for.....	2623	<i>Levrier Bank.</i> Td. forsv.....	1383
<i>Men Hir</i> Fyr att. t.....	135	<i>Fransk W.-Afrika. St. Louis</i> Fyr. Synsvidde formindsk.....	1860
<i>Le Guilvinec</i> Ledefyr for.....	572	<i>Gambia. Bijol Islands.</i> Fyr midlt. sl. 841; do. att. t.....	1747
<i>Brigneau</i> Fyr for. 171; For. udf.....	286	<i>Casamanca</i> Munding. <i>Carabane</i> Fyr nedl.	842
<i>Lorient. Passe Ouest</i> Ledefyr. <i>Kerbel</i> Fyr midlt. for. 287; do. att. norm.....	442	<i>Portugisisk Guinea. Bijouga (Bissagos)</i> Islands. <i>Arlett Point</i> Fyr. Opl. o. Fyr...	1445
<i>Ile de Groix. Pen Men.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksh. 973; do. att. i Virksh.....	2380		
<i>Port Navalo.</i> Fyrs Plads.....	776		
<i>Plateau des Birvideaux.</i> Afm. for. 777; For. udf. 974; Lystd. sl.....	2739		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Bijouga (Bissagos) Islands. Biombo Fyr.</i>	<i>St. Mary Cays. Lys- og Fltd. udl.</i> ..... 1820
Opl. o. Fyr..... 1446	<i>Placentia Bugt. Grunde</i> ..... 2741
<i>Bijouga (Bissagos) Islands. Pedralva. Fyr t.</i> 1447	<i>Ramea Islands Fyr for.</i> ..... 2625
<i>Bijouga (Bissagos) Islands. Pullam Fyr t.</i> 1448	<i>Rose Blanche. Taagesign. for.</i> ..... 1862
<i>Guldkysten. Sekondi Bugt. Td. ind.</i> ..... 1316	<i>Kap Ray Radiofyr midlt. u. a. Virksh.</i> ... 2785
<i>Accra Anduvn. Grund findes ikke</i> ..... 1449	<i>Little Port Fyr for.</i> ..... 2626
<i>Kap St. Paul. Fyr midlt. sl. Midlt. Fyr t.</i>	<i>Trout River Bugt. Fyr t.</i> ..... 2125
1536; Fyr att. t..... 1748	<i>Bonne Bugt. Fyr t.</i> ..... 2742
<i>Nigeria. Bonny Floden. Lystdr. udl.</i> 1317;	
Fyrbelysn. for..... 2157	<b>Saint Pierre et Miquelon.</b>
<i>Principe. Ilhéu Bombom Fyr. Synsvide for.</i> 1645	<i>St. Pierre Island. St. Pierre Havn Anduvn.</i>
<i>Guinea Bugten. Isla de Fernando Póo. San</i>	Kltd. udl..... 1962
<i>Carlos Fyr for.</i> ..... 445	<i>Miquelon Islands. St. Pierre Havn. Td. udl.</i> 1318
<i>Spansk Guinea. Cabo San Juan N. Dybde</i>	<i>St. Pierre Island. Afm. for.</i> ..... 2210
paa Banke 1104; Skær..... 2062	<i>Enfant Perdu. Fltd. fl.</i> ..... 1319
<i>Portugisisk W.-Afrika. Landana Fyr. Synsvide for.</i> ..... 1646	<i>Great Miquelon Island. Miquelon Rocks.</i>
<i>St. Paul de Louanda. Fyr nedl. Lystd. udl.</i> 2256	Fltd. udl..... 2528
<i>Morro Point. Fyr. att. norm.</i> ..... 978	<i>Marne Shoul. Fltd. ind.</i> ..... 574
<i>Walvis Bugt. Pulle.</i> ..... 504	
<i>Luderitz Bugt. Angra Reef Fltd. omb. midlt.</i> 627	<b>Canada.</b>
<i>Kap Det Gode Haab. Saldanha Bugt Anduvn. Grunde</i> ..... 2740	<b>Nova Scotia.</b>
<i>Table Bugt. Taagesign. for. 446; Opl. o. Taagesign. 979; Taagesign. for.</i> ..... 2686	<i>Gut of Canso. Eddy Point. Afm. for.</i> .... 1591
<i>Kap Agulhas. Skær. Adv. 172; do. 1105; Skær findes ikke</i> ..... 2257	<i>Cranberry Island. Fyr for.</i> ..... 1106
<i>Seal Point. Taagesign. opr.</i> ..... 236	<i>Isaac Havn. Fyr for.</i> ..... 1107
<i>Sydligge Atlanterhav. Thompson Island og Chimnies findes ikke</i> ..... 505	<i>Halifax Havn. Dartmouth Cove. Td. udl.</i> 721
<i>Bouquet Island N. Skær findes ikke</i> ..... 506	<i>Halifax. Lighthouse Bank. Afm. for.</i> .... 2483
	<i>Litchfield Shoul. Afm. for.</i> ..... 2484
	<i>Nova Scotia S.-Kyst. Opl. o. Afm.</i> ..... 2529
	<i>Kap d'Or Fyr for.</i> ..... 1821
	<i>Kap Sable Island. Fyr for.</i> ..... 722
	<i>Port Mailland. Fyr fl.</i> ..... 723
	<i>Fundy Bugt. Lurcher Shoal Fyrskib for.</i> ... 447
	<i>Beaver Island SW. Grund</i> ..... 1494
<b>Kap Verds Øerne.</b>	<b>Forenede Stater i Nord-Amerika.</b>
<i>St. Jago. Ponta Preta Fyr att. t.</i> ..... 402	<b>Maine.</b>
<i>Boa Vista E.-Kyst. Morro Negro. Fyr t. 173; Opl. o. Fyrs Pl.</i> ..... 674	<i>Little River Anduvn. Lys- og Fltd. fl.</i> .... 1108
<i>Sal. Santa Maria. Fyr for.</i> ..... 980	<i>Kap Split. Dybde p. Grund</i> ..... 1592
	<i>Nash Island SW. Kltd. udl.</i> ..... 448
<b>Canariske Øer.</b>	<i>Mount Desert Rock NW. Lys- og Fltd. udl.</i>
<i>Gran Canaria. Las Palmas. Opl. o. Radiostat.</i> ..... 2481	1173; Lys- og Fltd. fl..... 1904
<i>Fuerteventura. Fustes Vig og Salinas. Skær</i> 981	<i>Matinicus Rock Fyr. Taagesign. for.</i> .... 1593
<i>Lanzarote. Puerto de Arrecife. Fyr for.</i> ... 843	<i>Casco Bugt. Spring Point Ledge Fyr for.</i> 1963
<i>Isla de Aegranza. Fyr midlt. upaal.</i> ..... 2005	<i>Portland Fyrskib. Opl. o. Fyr og Radiofyr</i>
	845; Opl. o. Radiofyr..... 1249
	<i>Saco Bugt. Wood Island Fyr for.</i> ..... 1495
<b>Madeira-Øerne.</b>	<b>New Hampshire.</b>
<i>Ilhéu do Funchal (Loo Rock) Fyr for.</i> .... 1647	<i>Isle of Shoals Fyr for.</i> ..... 675
<i>São Lourenço Fyr for. 1648; Fyr for.</i> .... 1861	
<b>Bermudas Øerne.</b>	<b>Massachusetts.</b>
<i>Hamilton Havn. Fyr upaal. 1819; Fyr att. i Ord.</i> ..... 2482	<i>Annisquam Havn. Fyr for. Taagesign. opr.</i>
<i>Ireland Island. Ireland Point SE. Under- vandshindr.</i> ..... 174	346; Havnefyr. Taagesign. for..... 2530
	<i>Kap Ann Fyr for.</i> ..... 2531
<b>Newfoundland.</b>	<i>Boston Havn. Narrows Fyr. Taagesign. opr.</i> 1174
<i>Fyr for.</i> ..... 2209. 2342. 2432. 2687. 2688	<i>Kap Cod Fyr. Radiofyr for.</i> ..... 1175
<i>Ragged Island. Fyr for.</i> ..... 2783	<i>Kap Cod. Billingsgate Island. Fyr t.</i> .... 1320
<i>Bonavista Bugt. Keels Anduvn. Fyr t.</i> ... 137	<i>Nantucket Sound Indløb. Pollock Rip Fyrskib. Opl. o. Radiofyr</i> ..... 1250
<i>Kings Cove Fyr for.</i> ..... 2624	<i>Nantucket Shoals Fyrskib Anduvn. Radio- krydspejlinger</i> ..... 2786
<i>Horse Chops. Taagesign. opr.</i> ..... 138	<i>Nantucket Shoals Fyrskib omb. m. nyt Fyrskib 1109; Radiofyr for.</i> ..... 1176
<i>Baccalieu Island. Taagesign. for. 1682; Taagesign. for.</i> ..... 2784	<i>Nantucket Shoals. Grund</i> ..... 918
<i>St. John's Havneindløb. Fort Amherst. Fyr og Taagesign. for.</i> ..... 844	<i>Vineyard Sound Fyrskib. Opl. o. Radiofyr</i> 1252
<i>Kap Race Radiostat. fl.</i> ..... 2383	<i>Buzzards Bugt. New Bedford Havn. Palmer Island Fyr for.</i> ..... 1251

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<b>Rhode Island.</b>		
<i>Sakonnet Fyr. Taagesign. opr.</i> . . . . . 1964	<b>Chesapeake Bugt.</b>	
<i>Narragansett Bugt Indløb. Beavertail Fyr for.</i> 846	<i>South Marsh Spit. Fyr for.</i> . . . . . 1598	
<i>Block Island Sound. Point Judith Fyr. Lys-</i> <i>evne forøg. 403; Block Island Southeast</i> <i>Lys- og Fltd. udl. 1594; Lys- og Fltd. udl.</i> <i>2006; Point Judith Fyr. Radiofyr opr.</i> . . 2433	<i>Kap Charles. Lystd. udl.</i> . . . . . 289	
<i>Block Island. Block Island Southeast Fyr for.</i> <i>1749; Radiofyr opr.</i> . . . . . 2581	<i>Chesapeake Fyrskib. Opl. o. Radiofyr 1384;</i> <i>Opl. o. Radiofyr 1683; Taagesign. for.</i> . . 2212	
<b>Connecticut.</b>		
<i>Fishers Island Sound. Noank Fyr for.</i> . . . . 1253	<b>North Carolina.</b>	
<i>Saybrook. Fyr for.</i> . . . . . 2743	<i>Wimble Shoal. Lys- og Fltd. fl. o. for.</i> . . . . 405	
<b>Long Island Sund.</b>		<i>Diamond Shoal Fyrskib. Opl. o. Radiofyr</i> 1684
<i>Connecticut. Stratford Point Fyr for.</i> . . . . 2627	<i>Cape Lookout Shoals Fyrskib. Opl. o. Radio-</i> <i>fyr 1385; Opl. o. Radiofyr.</i> . . . . . 1685	
<i>New York. Little Gull Island Fyr W. Lys-</i> <i>og Kltd. udl.</i> . . . . . 1110	<i>Frying Pan Shoals Fyrskib. Radiofyr Ud-</i> <i>sendelsestider for.</i> . . . . . 1177	
<b>New York.</b>		<i>Frying Pan Shoals. Fltd. omb. m. Lys- og</i> <i>Fltd.</i> . . . . . 575
<i>Long Island. Bridgehampton. Lys- og Kltd.</i> <i>udl. 1595; do er udl.</i> . . . . . 2007	<b>South Carolina.</b>	
<i>Shinnecock. Nyt Fyr t. 1596; Fyr t.</i> . . . . 2008	<i>Little River Inlet. Lystd. udl.</i> . . . . . 1111	
<i>Moriches. Lys- og Fltd. udl. 1597; do. er</i> <i>udl.</i> . . . . . 2009	<i>Kap Romain Fyr for. 1965; For. udf.</i> . . . . 2629	
<b>New Jersey.</b>		<i>Charleston Fyrskib. Radiofyr opr.</i> . . . . . 2063
<i>Navesink Fyr SE. Vrag afm.</i> . . . . . 2258	<b>Georgia.</b>	
<i>New York Bugt Anduvn. Grund.</i> . . . . . 404	<i>Savannah Fyrskib. Radiofyr Ud-</i> <i>sendelsestider i klart Vejr for. 290; do. 724; Radio-</i> <i>fyr for.</i> . . . . . 1178	
<i>Ship John Shoal. Fyr og Taagesign. for.</i> . . 2532	<b>Florida.</b>	
<i>Elbow of Cross Ledge. Fyr for. Taagesign. for.</i> 2628	<i>St. Johns Floden Anduvn. St. Johns Fyrskib.</i> <i>Radiofyr Udsendelsestider i klart Vejr for.</i> <i>725; Fyrkarakter for. 2010; Fyrkarakter</i> <i>for.</i> . . . . . 2064	
<i>Hereford Inlet Fyr. Lysevne forøg.</i> . . . . . 676	<i>Kap Canaveral Fyr. Radiofyr opr. 919; Fyr</i> <i>for. 1966; do. 2011; For. udf. 2533; Vrag</i> <i>afm.</i> . . . . . 2630	
<b>Maryland.</b>		
<i>Baltimore Havn. Fort McHenry Fyr for.</i> . . 1863		
<i>Bloody Point Fyr. Taagesign. for.</i> . . . . . 2211		

## VII.

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

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<b>Forenede Stater i Nord-Amerika.</b>		
<b>Florida.</b>		
<i>Kap Canaveral SE. Vrag afm. 406; Vrag</i> <i>uskadeliggj. 531; Vrag afm.</i> . . . . . 2630	<b>Louisiana.</b>	
<i>Fort Pierce Inlet SE. Grund.</i> . . . . . 576	<i>Mississippi Floden Anduvn. South Pass Fyr-</i> <i>skib for.</i> . . . . . 2534	
<i>Jupiter Inlet Fyr. Radiofyr Udsendelser i</i> <i>klart Vejr. for. 407; For. udf.</i> . . . . . 726	<i>Mississippi Floden Indløb. Opl. o. Dybde</i> 347 727. 1112. 1386. 2012. 2744	
<i>Florida Reefs. Fouey Rocks Fyr. Radiofyr</i> <i>opr.</i> . . . . . 1254	<i>Mississippi Floden. South Pass West Jetty</i> <i>Forfyr. Opl. o. Radiofyr.</i> . . . . . 1600	
<i>Key West Anduvn. Vrag.</i> . . . . . 2213	<i>Southwest Pass East Jetty Fyr. Opl. o.</i> <i>Radiofyr.</i> . . . . . 1601	
<i>Dry Tortugas Fyr. Opl. o. Radiofyr 1255;</i> <i>Opl. o. Radiofyr 1905; Fyr Lysevne</i> <i>forøg.</i> . . . . . 2214	<b>Texas.</b>	
<i>Indløbet til Tampa Bugt. Egmont Key Fyr.</i> <i>Opl. o. Radiofyr.</i> . . . . . 1967	<i>Indløbet til Galveston Bugt. Galveston Jetty</i> <i>Fyr. Opl. o. Radiofyr.</i> . . . . . 1602	
<i>Tampa Bugt Anduvn. Grund.</i> . . . . . 847	<b>Mexiko.</b>	
<b>Mississippi.</b>		
<i>Mississippi Sound. Round Island Fyr f.</i> . . 1599	<i>Campeche Bugt. Lobos Island Opl. o. Fyr</i> 2126	
	<i>Puerto Mexiko. Grundt Vand.</i> . . . . . 2343	
	<i>Tupilco. Fyr t.</i> . . . . . 1686	
	<i>Champton Floden Fyr for.</i> . . . . . 2434	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.	
<i>Celestun Fyr</i> for.....	2435	<i>Nuevitas Bugt. Del Rio Grund. Td. genudl.</i>	1968	
<i>Yucatan. Alacran Reef. Fyr t.</i>	449; <i>Dester-</i>	<i>Point Practicos Fyr</i> for.....	294	
<i>rada Island. Fyr t.</i> .....	2344	<i>Port Padre. Mastelero Point Fyr</i> for.....	295	
<i>Isla Contoi. Opl. o. Fyr</i> .....	2065	<i>Mangle Point. Fyrs Synsvidd. formindsk.</i>	1388	
<b>Guatemala.</b>				
<i>Honduras Bugt. Zapotillos Cays S. Grund</i>	1822	<i>Port Gibara. Tdr. att. udl.</i> .....	850	
<b>Honduras.</b>				
<i>Honduras Bugt. Sandbare Cay Fyr</i> for....	2068	<i>Port Tanamo. Barlovento Point Fyr</i> for..	292	
<i>Port Ceiba. Fyr t.</i> .....	2436	<i>Yaguasey Shoal afm. Opl. o. Beliggenhed.</i>	2305	
<b>Panama.</b>				
<i>Colon Havn Anduvn. Fyr t.</i> .....	2437	<i>Cayo Moa. Fyr t.</i> .....	84	
<b>Colombia.</b>				
<i>Puerto Colombia's Indløb. Tange udvidet sig</i>	348	<i>Caleta Point. Opl. o. Fyr</i> .....	240	
<i>Puerto Colombia. Hermoso Point. Opl. o. Fyr</i>	2745	<i>Laberinto de doce Leguas. Fyr midlt. sl. 2306;</i>		
<b>Venezuela.</b>				
<i>Venezuela Bugt. Paraguana Halvø. Punta</i>		<i>do. att. t.</i> .....	2747	
<i>Macolla. Opl. o. Fyr</i> .....	237	<i>Punta Pasabanao S. Lystd. for</i> .....	2260	
<i>Paranagua Halvø. Punta Adicora (Aricula)</i>		<i>Punta de Pascaballos Fyr</i> for.....	1823	
<i>Fyr t.</i> .....	1450	<i>Golfo de Batabano. Batabano Fyrs Synsvidd.</i>		
<i>Punta Santiaguillo. Fyr t.</i> .....	4511	<i>formindsk.</i> .....	1389	
<i>Islas de Aves. Fyr t. 1687; Fyr t.</i> .....	1906	<i>Pasa de la Cabria. Opl. o. Lystds Pl.</i>	241	
<i>Cabo Blanco. Fyr</i> for.....	1537	<i>Kap Corrientes Fyr. Opl. o. Fyrs Pl.</i> .....	242	
<i>Los Roques Fyr midlt. sl. 2259; do. att. t.</i>	2303	<b>St. Domingo (Haïti).</b>		
<i>Orchilla Island. Fyr t. 2013; Opl. o. Fyr</i>	2304	<i>Nivada Bank. Dybde aft.</i> .....	920	
<i>Piritu Islands. Fyr t.</i> .....	2127	<i>San Pedro de Macoris. Grundt Vand. Kltd.</i>		
<i>Chimana Segunda. Opl. o. Fyrs Pl.</i> .....	1321	<i>ind.</i> .....	2215	
<i>Morro de Chacopatu. Fyr t.</i> .....	2535	<i>Kap Tiburon SE. Vrag</i> .....	779	
<b>Fransk Guyana.</b>				
<i>Sinnamari Floden Anduvn. Skær.</i> .....	1322	<b>Porto Rico.</b>		
<b>Karaibiske Hav.</b>				
<i>Grund Cayman Island. Landmærke forsv.</i>	677	<i>Port San Juan Indløb. Lystd. for</i> .....	1390	
<i>Cay Sal Bank. Elbow Cay. Fyr</i> for.....	1323	<i>Cabeza de Perro Fyr. Fyrs Pl.</i> .....	780	
<i>Los Roques N. Rev. 1179; Rev findes ikke</i>	2067	<i>Cabras Island Fyr</i> for.....	2014	
<b>Bahama Øerne.</b>				
<i>New Providence. Nassau Havn. Fyr</i> for. 1113;		<i>Point Arenas. Lystd. for</i> .....	2536	
<i>Opl. o. Fyr</i> .....	1603	<i>Port Humacao. Parse Shoal. Afm. for</i> ...	678	
<i>Ship Channel. Grund</i> .....	2746	<i>Jobos Havn. Afm. for</i> .....	679	
<i>Ragged Islands Ankerpl. Grunde</i> .....	848	<b>Jamaica.</b>		
<i>Inagua. Fyr</i> for. 849; <i>For. udf.</i> .....	1496	<i>Galina Point Fyr</i> for.....	1970	
<b>Store Antiller.</b>				
<b>Cuba.</b>				
<i>Santa Lucia Bugt. Pasa Honda. Lystd. udl.</i>	238	<i>Kingston Havn. Opl. o. Fyrbaaker</i> .....	2128	
<i>Port Cabanās. Td. ind.</i> .....	1969	<i>Portland Ridge. Fyr t. 451; Fyr er t.</i> ....	982	
<i>Habana. Lystd. fl. 291; Marro Castle Fyr</i> for.	450	<b>Smaa Antillerne.</b>		
<i>Bahia de Cardenas. Cayo Piedras—Cayo Mo-</i>		<b>Virgin Islands.</b>		
<i>nito. Lystd. fl.</i> .....	1387	<i>Sombrero Island. Fyr</i> for. 680; <i>Fyr</i> for..	921	
<i>Cayo Diana Fyr</i> for.....	239	<i>Buck Island. Fyr. t. 781; Fyr er t.</i> .....	1256	
<i>Sagua la Grande. Cayo del Cristo Fyr</i> for.	293	<i>St. John's Island. Francis Bugt. Grunde</i>	922	
<i>Cayo Francés Ankerpl. Anduvn. Under-</i>		<i>Windward Passage. Dybde aft.</i> .....	1325	
<i>vandshindr. forg. eftersøgt. Grund</i> .....	83	<i>Pilsbury Sound. Grund findes ikke</i> .....	1326	
<i>Lobos Cay. Fyr</i> for. midlt. ....	1114	<i>Thalch Cay W. Skær</i> .....	1324	
<b>Guadeloupe.</b>				
<b>Tobago.</b>				
<b>Trinidad.</b>				
<b>Leeward Øerne.</b>				
<b>Guraçao.</b>				
<b>Bullen Bugt. Fyr for.....</b>				1604

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Aruba.</b>			
Paarden Bugt. Fyr nedl.....	2261	Lage da Conceição. Fyrs Synsvide.....	2023
Orangestadt. For. af Fyrbelysn.....	243	Queimada Grande. Fyrs Synsvide.....	2024
<b>Brasilien.</b>			
Fyr forandret Navn.....	2088	Ilha do Bom Abrigo. Fyr for. 2025; Opl. o. Fyr.....	2486
Ønavne rettes i Kortet.....	2009	Itacolomy Øerne. Opl. o. Beliggenhed....	1117
Fyrbelysning for.....	2583	São Francisco Island. Gallinhas Point W. Lystd. udl.....	1751
St. Paul Rocks. Fyr t.....	2689	Santa Catharina Stræde N.-lige Indløb. Ilha do Anhatomirim. Fyrs Synsvide. forøg.	1183
Pará Floden. Rabo da Onça Banke. Lystds. Pl. 782; Lystd. for. 2582; Opl. o. Lystd.	2748	Santa Catharina Stræde. Abrahão Point E. Opl. o. Lystd.....	855
Pará Munding. Gaiivotas Fyr fl. o. for....	408	Punta dos Naufragados. Opl. o. Fyr.....	2073
Pará Floden. Gaiivotas Island W. Lystd. ind.	2216	Santa Catharina Anduvn. Grund. Skær. Vrag.....	351
Espadon Shoal. Fyr t.....	2262	Araras Island. Fyrs Synsvide 2074; Opl. o. Beliggenhed.....	2090
Bragança Banke. Lystd. udl.....	1750	Barra da Lagoa. Fyrs Synsvide.....	2075
Cabo Gurupi. Fyr findes ikke.....	1864	Tramandahy N. Grund.....	1497
Ilhas São João. Opl. o. Fyr.....	1907	Urent Vand.....	1913
Morro Itacolami Fyr. Synsvide formindsket	1908	Albardão Fyr NE. Grunde 1688; Albardão Fyr ENE. Grunde.....	2634
Ponta Alcantara Fyr. Synsvide formindsket	1909	<b>Argentina.</b>	
Carapato N. Preguicas Banke. Opl. o. Dybde	1257	Rio de la Plata. Buenos Aires Anduvn. Lods-skib udl.....	176
Jericoacoara Point. Fyrs Synsvide.....	2015	Buenos Aires. Tidssign. nedl.....	856
Jericoacoara Point E. Dybde aft.....	1258	Medanos Point S. og E. Grunde findes ikke	1975
Itapagé Point. Fyr midlt. sl.....	1391	Puerto de Quequen. Quequen Fyr. Fyrtaarn ommalet.....	2026
Mandahu Point. Fyrs Synsvide.....	2016	Bahia Blanca Anduvn. Bahia Blanca Fyr-skib. Undervandskl. fj. 296; Fyrskib omb. m. Lystd. Lystdr. for.....	857
Riacho Upanéma N. Lystd. udl.....	851	El Rincon. Banco Vibora. Td. ind.....	1327
Mossoro Floden. Lystd. udl.....	924	Isla Leones. Fyr for.....	245
Macau NE. Banke.....	1259	Puerto Santa Cruz. Cañadón Fyr. Synsvide	2537
Agua Maré Floden. Galinhos Fyr t.....	2631	Reparo Point E. Banke.....	1328
Cabo do Calcanhar Fyr for.....	1971	Indløbet til Magellan Stræde. Kap Virgins. Radiostat. nedl.....	352
St. Roque Channel. Lystdr. ind.....	2017	<b>Tierra del Fuego.</b>	
Porto de Natal. Opl. o. Lystd. 1605; Opl. o. Fyr.....	2018	Le Maire Stræde. Opl. o. Fyrs Pl. ....	1914
Bahia da Traição. Fyr for.....	1910	San Sebastian Bugt Anduvn. Grund.....	1261
Mamanguape Floden. Fyr findes ikke....	1115	Beagle Channel. Gable Island. Morro Gibraltar. Baake nedl.....	246
Pedra Secca. Fyr for.....	1911	Islas Eclaireurs W. Opl. o. Grund 1824; Grunde.....	2129
Parahiba E. Alice Bank.....	628	Ushuaia. Fyr t.....	681
Parahyba skiftet Navn.....	852	<b>Sydligge Atlanterhav.</b>	
Pernambuco Anduvn. Pedras Point Fyr for.	350	South Georgia. Godthul. Fyr att. t.....	2584
Pernambuco Red. Picão Fyr nedl.....	2217	<b>Chile.</b>	
Cabo Santo Agostinho Fyr. Synsvide formindsket.....	1912	Tierra del Fuego. Desolate Bugt. Entrada Island. Baake opf.....	729
Aracajú Fyr for.....	1972	Magellan Stræde. Rupert Island. Fyr for.	1498
Port of Bahia. Afm. for.....	1606	Cohorn Island. Fyr for.....	1499
Point San Antonio. Fyr midlt. for. 1116; Fyr att. norm.....	2158	Sea Reach. Isla Centinela Fyr for.....	2159
Morro San Paulo. Grundt Vand.....	1260	Smyth Channel. Fairway Islands Fyr att. t.	858
Carunba Point. Fyr att. t.....	1538	Chonos Øhav. Port Refuge. Grund.....	1607
Rio Doce. Fyrs Synsvide.....	2019	Canal Moraleda. Isla Mulchey. Opl. o. Beliggenhed.....	2160
Ilha do Francez. Fyrs Synsvide.....	2020	Golfo Corcovado. Queitao Islands. Opl. o. Fyr	247
Macáhé Ankerpl. Anduvn. Dybde aft....	85	Golfo de Ancud. Paso Tenaun. Grund 1392; Opl. o. Dybde paa Grund.....	1539
Busios Ankerpl. Skær.....	86	Canal Chacao. Barranco Point Fyr for....	2203
Barra Nova. Fyrs Synsvide.....	2021		
Bahia de Guanabra. Rio de Janeiro Havn. Flamengo Rock Fyr nedl.....	2632		
Negra Point. Fyr for. 1182; Fyrs Synsvide	1973		
Angra Dos Reis. Fyr nedl.....	853		
Kap Frio Fyr lyser uregelm.....	2633		
Rio de Janeiro Anduvn. Maricas Islands. Fyrs Synsvide.....	1974		
Rio de Janeiro. Opl. o. Fyr 854; Fyr nedl. Baake opf.....	2485		
Bahia Da Ribeira Indløb. Gipoia Channel. Afm. for.....	139		
Jacuacanga Bugt. Anduvn Mestre Bernardo. Td. udl.....	244		
Ponta Joatinga. Opl. o. Fyr.....	2070		
Curussumirim Point. Opl. o. Fyr.....	2071		
Boi Point. Opl. o. Fyr.....	2072		
Ilha da Moella. Fyr for.....	2022		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Caremapu</i> . Forsk. Opl. ....	2027	<i>Panama Bugt. Pavita Bugt.</i> Fyrs Pl. ....	730
<i>Colocolo</i> Lystd. udl. 2076; Afm. for. ....	2439	<i>Pedro Gonzales SW.</i> Grund. ....	453
<i>Golfo de Ancud. Seno Reloncavi. Paso Tautil.</i>		<i>Bahia Honda.</i> Grundt Vand. ....	925
Lystd. ind. Fyr t. ....	1500	<i>David Bugt. Puerto Armuelles.</i> Grund ...	926
<i>Bajo Corvio</i> Fyr for. ....	452		
<i>Arauco Bugt. Lavapié</i> Pynt Fyr for. ....	2345		
<i>Santa Maria Island.</i> Fyr midlt. for. ....	2691		
<i>Bahia Concepcion.</i> Fyr lyser uregelmæssigt	2487		
<i>Algarrobo Red.</i> Grund. ....	140		
<i>Valparaiso Bugt.</i> Vragt. forsv. ....	629		

**Peru.**

<i>Guanape Islands.</i> Opl. o. Fyr. ....	2635
<i>Macabi Island.</i> Opl. o. Fyr. ....	2636
<i>Punta Santa Rosa.</i> Opl. o. Fyr. ....	2637
<i>Lobos de Tierra.</i> Opl. o. Fyr. ....	2638
<i>Bahia de Talara</i> Fyr. Opl. o. Fyr. ....	2264

**Ecuador.**

<i>Guayaquil Floden. Mondragon Island.</i> Fyr	
for. ....	2265
<i>La Plata</i> Fyr for. ....	297

**Columbia.**

<i>Buenaventura Port.</i> Opl. o. Fyr 1118; Vrag-	
fyr t. ....	1452

**Panama W.-Kyst.**

<i>Panama Bugt Anduvn. Morro Puercos</i> Fyr	
for. ....	298

<b>San Salvador W.-Kyst.</b>	
<i>Fonseca Bugt.</i> Fyr t. ....	984

**Mexiko W.-Kyst.**

<i>Puerto de Yavaros.</i> Fyr t. ....	507
<i>Guaymas Havn Anduvn. Kap Haro</i> Fyr for. ....	2440
<i>Redondo Point.</i> Opl. o. Fyr. ....	2077
<i>Magdalena</i> Fyr for. ....	2078
<i>Kap San Lazaro.</i> Nyt Fyr t. ....	2346
<i>Nedre Californien. Todos Santos Bugt. Banda</i>	
<i>Point.</i> Fyr t. ....	2441
<i>Todos Santos Islands.</i> Nyt Fyr t. 2347; Fyr t.	2442
<i>Coronados Islands.</i> Fyr t. 577; Opl. o. Fyr	
682; <i>Puerto Cueva.</i> Opl. o. Fyr 2348; <i>South</i>	
<i>Coronado Island.</i> Nyt Fyr t. 2349; Fyr t.	2443

**Forenede Stater i Nord-Amerika  
W.-Kyst.****Californien.**

<i>Los Angeles Havn. Los Angeles Havnefyr</i>	
for. 2444; do. ....	2639
<i>Anacapa Island</i> Fyr. Radiostat. opr. ....	2640
<i>Point Arguello</i> Fyr. Opl. o. Radiofyr. ....	1915
<i>San Francisco Bugt. Red Rock.</i> Fyr t. ....	1752

## VIII.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Middelhavet.</b>		<i>Pointe de la Chiappa.</i> Fyr att. norm. ....	1453
<b>Spanien.</b>		<i>Propriano. Scoglio Longo</i> Fyr midlt. for. .	579
<i>Tarifa</i> Fyr. Flammens Højde. ....	2028	<i>Bonifacio</i> Stræde. <i>Monaci Shoal.</i> Td. udl.	
<i>Algeciras Bugt. Punta Carnero</i> Fyr. Flam-		Adv. ....	2130
mens Højde. ....	2029	<i>Lavezzi Rock.</i> Opl. o. Fyr. ....	1609
<i>Puerto de Málaga.</i> Opl. o. Fyrs Beliggenh.	1608	<i>Kap Feno</i> Fyr for. ....	1329
<i>Vélez-Málaga. Torre del Mar o Vélez</i> Fyr t.	141		
<i>Almeria</i> Floden Anduvn. Lystd. udl. ....	248	<b>Sardinien.</b>	
<i>Valencia.</i> Fyr nedl. Lystd. udl. ....	1540	<i>Isola di Caprera E.</i> Forb. Omr. frigiv 456;	
<i>Moncofar.</i> Nyt Fyr t. 2384; do. t. ....	2488	Adv. ....	2539
<i>Palamos</i> Grund. Lystd. udl. ....	249	<i>Capo Bellavista.</i> Opl. o. Fyr. ....	251
<b>Frankrig.</b>		<i>Isola Cavoli.</i> Opl. o. Fyr. ....	2801
<i>Carro.</i> Fyr for. ....	454	<i>Capo S. Elia.</i> Fyr midlt. for. ....	2161
<i>Marseille</i> Anduvn. <i>Planier.</i> Taagesign. opr.	177	<i>St. Pietro Channel.</i> Vrag afm. m. Fyr. ....	2266
<i>Marseille. Pointe de Mourrepiane.</i> Fyr t. .	455		
<i>Lavandou.</i> Fyr for. 2307; Nyt Fyr t. ....	2787	<b>Italien.</b>	
<i>Saint-Tropez.</i> Fyr forsøgsvis for. ....	2538	<b>Italien W.-Kyst.</b>	
<i>Cannes.</i> Fyr for. ....	1753	<i>Ventimiglia—San Remo.</i> Navne for. ....	2218
<b>Korsika.</b>		<i>Capo Mele</i> Fyr midlt. for. ....	2540
<i>Korsika SW.-Kyst.</i> Fyr i Uord. 2445; <i>Cap</i>		<i>Genua Havn.</i> Fyrbelysn. for. ....	2641
<i>Muro</i> Fyr att. t. ....	2585	<i>Genua Punta Vagno.</i> Nyt Fyr t. 2162; Fyr	
<i>Sagone</i> Bugt. <i>Liamone.</i> Skær. ....	250	er t. ....	2385
<i>Calvi.</i> Fyr for. ....	578	<i>Promontorio Argentario. Punta Lividonia</i>	
		1/2 Fyr for. 2287; Opl. o. Fyr. ....	2541
		<i>Capo d'Anzio.</i> Fyr for. 1754; For. udf. ....	1865

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Ponza og Lipari</i> Øerne. Patrouilleskibe. Adv.	1541		
<i>Isola di Ponza.</i> Fyr for.....	1454		
<i>Isole di Lipari. Isola Salina. Punta Lingua</i>			
Fyr midlt. for. 2268; Fyr att. norm....	2542		
<b>Sicilien.</b>			
<i>Tirreno. Capo Rasocolmo.</i> Fyr t.....	859		
<i>Capo Murro di Porco.</i> Fyr midlt. for. 1119;			
Fyr att. norm.....	2163		
<b>Malta.</b>			
<i>Valetta. St. Elmo Castle</i> Fyr nedl.....	2386		
<i>Grand Harbour.</i> Td. ind.....	860		
<b>Italien S.- og E.-Kyst.</b>			
<i>Capo Cavallo.</i> Taarn ødel.....	2387		
<i>Brindisi</i> Havn Anduvn. <i>Riso Point</i> Fyr for.	630		
<i>Ancona</i> Anduvn. Vrag afm.....	2030		
<i>Castel di Mezzo</i> Fyr for.....	2642		
<i>Porto Corsini.</i> Nyt Taagesign. 784; Taage-			
sign. opr.....	985		
<i>Po</i> Floden Munding. Vrag.....	2489		
<i>Venedig</i> Bugt. <i>Chioggia</i> SE. Vrag <i>Rosa</i>			
<i>America</i> .....	1866		
<i>Capo Salvore.</i> Taagesign. midlt. indst....	783		
<i>Beccaria</i> Grund. Baae ødel.....	2350		
<i>Broni Islands.</i> <i>Port Pola</i> Anduvn. Bjerg-			
ningsoperationer. Tdr. udl. 1393; Tdr. ind.	2308		
<i>Istria. Capo Promontore. Porer</i> Skær Fyr			
for. 1867; For. udf. 2165; Taagesign. midlt.			
u. a. Virksomhed.....	2545		
<i>Capo Merlera</i> Fyr for. 2544; For. udf....	2750		
<i>Porto di Albona. Punta S. Andrea</i> Fyr for.			
2543; For. udf.....	2749		
<i>Quarnaro. Punta Nera.</i> Fyr for. 1755; For.			
udf.....	2164		
<i>Fiume.</i> Fyr for. midlt. 861; Fyr midlt. for.			
1120; Fyr for.....	2643		
<b>Adriaterhavet.</b>			
<i>Jugoslavien. Canale di Morlacca. Senj</i>			
( <i>Zengg</i> ). Fyr for.....	1868		
<i>Sredn Channel.</i> Grund.....	2692		
<i>Port Tajer</i> Anduvn. <i>Sestrice Islands</i> Fyr			
for.....	2644		
<i>Vis Island. Stoncica Point.</i> Fyr for....	1121		
<i>Narenta</i> Flodens Munding. <i>Porto di Tolero</i>			
( <i>Gumanac</i> ). Afm. for.....	785		
<i>Ston Veliki Kanal.</i> Skær.....	2388		
<i>Isola Pelagosa. Canale Bogaso.</i> Grund. Adv.	299		
<b>Albanien.</b>			
<i>Santa Quaranta</i> Bugt. Fyr midlt. sl. 2751;			
Fyr att. t.....	2788		
<b>Grækenland.</b>			
Fyr t.....	2752		
<i>Port Gomenizza</i> Indløb. Fyr t. Lystd. udl.	862		
<i>Levkas.</i> Skibsfartskanal aabnet for Sejlads	927		
<i>Korinth-Kanal.</i> Opl. o. Dybgaende 2079; do	2166		
<i>Saloniki</i> Havn. Taagesign. opr. 731; Opl. o.			
Taagesign.....	2753		
<b>Kreta.</b>			
<i>Paximada.</i> Opl. o. Fyr.....	1394		
<i>Candia (Megalo Kastron).</i> Vrag fj. ....	786		
<b>Ægæiske Hav.</b>			
<i>Christiani Islands. Eskhati Rock.</i> Fyr midlt.			
sl. 631; do. att. t.....	2546		
<i>Samos N.-Kyst. Karlovasi. Pankosi</i> Pynt.			
Fyr for.....	1395		
<i>Kus Adasi</i> W. Grund 142; Opl. o. Dybde	1046		
<i>Skyros.</i> Grunde.....	2693		
<i>Mytileni.</i> Kap <i>Zeitin.</i> Opl. o. Fyr.....	300		
<b>Tyrkiet.</b>			
<i>Dardanellerne</i> S.-Kyst. <i>Koum-Kale</i> Fyr for.	1204		
<i>Nagara Kalessi</i> W. Fyrtaarn u. Bygn. 986;			
Nyt Fyr t. 1203; Opl. o. Fyrs Pl. ...	1455		
<i>Marmarahavet. Ismid</i> Bugt. Forbudt Om-			
raade.....	2789		
<b>Sorte Hav.</b>			
<i>Sorte Hav og Azovske Hav.</i> Adv. m. Minefare	87		
<b>Tyrkiet.</b>			
<i>Driv. Minc</i> .....	1262		
<i>Bosporus</i> Anduvn. Fyrskib omb. m. Lys- og			
Kltd. 1456; Opl. o. Lys- og Kltd. 1501;			
Fyrskib perm. omb. m. Lys- og Kltd....	2309		
<b>Bulgarien.</b>			
<i>Pyrgos (Burghaz)</i> Bugt. <i>Stavro Rock</i> SE.			
Lys- og Fltd. udl.....	1184		
<b>Rusland.</b>			
<i>Kap Fontana.</i> Taagesign. for.....	88		
<i>Odessa.</i> Taagesign. for. 42; Taagesign. or ikke			
for. 89; Kirker nedr. 1122; Opl. o. Ledefyr			
1457; Landmærker ødel. 1458; Taarne og			
Kirke nedr.....	1610		
<i>Kertch</i> Stræde. Kap <i>Yenikale</i> Fyr midlt. for.	2547		
<i>Suksu Point.</i> Fyr t.....	2586		
<i>Kodor Point.</i> Fyr t.....	2587		
<i>Georgia. Batum</i> Bugt. Mindre Dybde rap-			
port.....	1542		
<b>Lilleasien.</b>			
<i>Kap Baba.</i> Taagesign. opr.....	987		
<b>Lilleasien W.- og S.-Kyst.</b>			
<i>Smyrna</i> Bugt. Forbudt Omraade.....	2790		
<i>Smyrna</i> Bugt. <i>Sandjak Kalesi.</i> Vraglystd.			
udl.....	1459		
<i>Kos</i> Bugt. <i>Hussein-Bournou</i> Fyr for. 1263;			
For. udf.....	2310		
<i>Kap Krio.</i> Nyt Fyr t. 1264; Opl. o. Fyr	1502		
<b>Syrien.</b>			
<i>Tripoli. Ramkin</i> Fyr for.....	2219		



	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Cypern.</b>			
<i>Kyrenia</i> Havn. Dybde aft. ....	2754	<i>Buerat el Hsun.</i> Fyr for. ....	2311
<i>Famagusta</i> Havn Anduvn. Opl. o. Td. 1503; Fyr midlt. sl. ....	2269	<i>Tripolis.</i> Anduvn. Ledefyr for. ....	1871
<i>Kap Greco</i> N. Klippegrund forg. eftors. Grunde. ....	1689	<i>Marsa Zuaga.</i> Ledefyr t. ....	789
		<i>Zuara.</i> Nyt Fyr t. 790; Nyt Fyr t. ....	2169
		<i>Bu Chemmusc (Bucamez).</i> Opl. o. Lystd. .	1124
<b>Ægypten.</b>			
<i>Port Said.</i> Anduvn. Lystdr. fl. 1396; Vrag afm. ....	2588	<b>Tunis.</b>	
<i>Nilen.</i> <i>Damiella</i> Munding. Fyrbelysn. for.	2351	<i>Kerkenah</i> Banke. Lystd. fl. 632; Lystd. for.	2390
<i>El Sellum</i> Bugt. Opl. o. Vrag. Vraglystd. ind.	1976	<i>Sfax</i> Red. Lystd. fl. ....	1872
		<i>Tunis.</i> Opl. o. Fyr. ....	1873
		<i>Kap Serrat.</i> Opl. o. Fyr. ....	1543
<b>Tripolis.</b>			
<i>Cirenaica.</i> <i>Ras-el-Tin</i> Fyr att. t. 580; Opl. o. Fyr 1756; Fyr midlt. sl. 2389; Fyr att. t.	2645	<b>Algier.</b>	
<i>Ras-el-Hilal</i> Fyr att. t. 581; Fyr midlt. sl.	2031	<i>Bône.</i> Fyr for. ....	2312
<i>Ras Aamer (Sem).</i> Fyr t. 1757; Fyr midlt. sl. 2032; Fyr att. t. 2167; Fyr midlt. sl.	2802	<i>Algier.</i> Radiofyr opr. t. Forsøg. ....	2033
2548; Fyr att. t. ....	2802	<i>Tenez</i> Havn Anduvn. Tdr. ind. ....	1397
<i>Tolméta</i> Fyr for. 787; Fyr for. ....	1123	<i>Mars-el-Kébir</i> Bugt. Grund. ....	2694
<i>Zuetina.</i> Opl. o. Fyr 178; Opl. o. Fyr .	1869	<i>Habibas Islands.</i> Grunde. ....	2695
<i>Porto di Bengasi.</i> Fyrs Synsvidde midlt. formidsket 179; Fyr for. 788; Opl. o.	1870	<b>Marokko.</b>	
Fyr. ....	1870	<i>Cabo de Tres Forcas.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksh. 1977; Radiofyr att. i Virksh. . .	2791
<i>Sirte</i> Bugt. <i>El-Aghéila.</i> Opl. o. Fyr. . .	2168	<i>Cabo Quilates.</i> Nyt Fyr t. 2391; do. t. 2490; Opl. o. Fyr. ....	2589
		<i>Tanger.</i> <i>Tanger</i> Bugt. Td. ind. 353; Vrag fj.	1649

## IX.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Røde Hav.</b>			
<i>Suez</i> Bugt. <i>Port Ibrahim.</i> Signalstat. opr. .	1690	<i>Bahrein</i> Havn. Baaker opf. 583; Mindre Dybde. ....	1760
<i>Zafarana</i> Fyr for. ....	143	<i>Bahrein</i> Anduvn. Skibsfartshindr. Urent Vand 253; Lystd. for. ....	457
<i>Jubal Island.</i> <i>Bluff Point.</i> Fyr t. ....	180	<i>Salamah wa Binatahah.</i> Grunde. ....	2792
<i>Gimsah</i> Anduvn. Baaker opf. 633; Tdr. ind. Baaker opf. ....	1125	<b>Afrika.</b>	
<i>Dædalus</i> Reef. Fyr for. 252; For. udsat 988; Fyr for. ....	1825	<i>Italiensk Somaliland.</i> Opl. o. Radiofyr. . .	1126
<i>Yenbo</i> Anduvn. Baaker nedl. 508; Opl. o. Baaker og Rev. ....	2313	<i>Hafun.</i> Navnefor. ....	1266
<i>Jidda</i> Anduvn. Afm. for. 2080; Vrag afm.	2314	<i>Somalia.</i> <i>Mogadiscio.</i> Fyr for. ....	2034
<i>Middle Gateway.</i> Baake ødel. ....	928	<i>Brava</i> Fyr for. ....	2035
<i>Bahri</i> Reef. Baake ødel. 683; Baake genopf.	1265	<i>Giumbo</i> Fyr for. ....	2036
<i>Port Sudan.</i> Lodsudkigstaarn opf. ....	732	<i>Tanganyiku</i> Territoriel. <i>Tanga</i> Bugt. <i>Ship</i> <i>Channel.</i> Afm. for. ....	1127
<i>Farasan Islands.</i> Opl. o. Grunde og Baaker	1544	<i>Ras Kasone.</i> Ledefyr for. ....	863
<i>Jebel Butlan</i> SW. Baake forsv. ....	1758	<i>Dar es Salaam.</i> Fyrbelysn. for. ....	2755
<i>Zebayir Islands.</i> <i>Centre Peak Island.</i> Fyr midlt. for. 1185; Fyr att. norm. ....	1460	<i>Lindi</i> Floden. Afm. for. ....	2492
<i>Hodeida</i> S. Grund. ....	1979	<i>Portugisisk E.-Afrika.</i> <i>Kap Delgado</i> Fyr for.	2220
<i>South-West Haycock Island.</i> Fyr t. ....	1650	<i>Mozimbwa</i> Bugt. Grund. Td. fl. ....	2646
		<i>Beira</i> Anduvn. <i>Ponta Ingomaimo</i> Fyr t. 409; Fyr t. ....	1186
		<i>Kap Burra Falsa.</i> Fyr t. ....	733
		<i>Natal.</i> <i>Durban.</i> Tidssign. nedl. ....	509
		<i>Kap Del Gode Haab.</i> <i>South Sand Bluff.</i> Fyr t. 1651; Fyr t. ....	2037
		<i>Kap St. Blaize</i> Fyr. Tangesign. for. ....	1980
<b>Bugten ved Aden.</b>			
<i>Fransk Somaliland.</i> <i>Mushah Island.</i> Fyr for.	2491	<b>Indiske Ocean.</b>	
<b>Persiske Bugt.</b>			
<i>Shall ul Arab</i> Anduvn. Palle findes ikke 582; <i>Middle Western</i> Lystd. for. ....	1759	<i>Rodriguez Island</i> N. Rev 736; Rev findes ikke. ....	2170
<i>Shall al Arab.</i> Baake fj. ....	1398		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Madagascar.</b>			
<i>Kap East S.</i> Grund findes ikke.....	791	<i>Rangoon Floden Anduvn. Fairway</i> Fyrskib midlt. omb. m. Lystd. 737; Fyrskib att. udl.....	989
<i>Hastie Red.</i> Dybde aft.....	735	<i>Martaban Bugt. Baragua Flats</i> Fyrskib for.....	43
<i>Fénérive Anduvn.</i> Grund.....	864	<i>Tenasserim Kyst. Mergui Øhav. Skær...</i>	1762
<i>Andovoranto E. Braad</i> .....	734	<i>Mergui Øhav. Spiteful Rock.</i> Fyr att. t. 144; Fyr midlt. sl. 1461; Fyr att. t. Opl. o. Fyr	1611
<b>Seychellerne.</b>			
<i>Praslin Island. Curieuse Bugt.</i> Grund ...	301	<b>Nicobarerne.</b>	
<i>Etoile Cay.</i> Grund.....	2590	<i>Great Nicobar W.</i> Grund.....	932
<i>Mahé Island. Capucin Point.</i> Fyr t.....	2591	<b>Malacca Stræde.</b>	
<b>Forindien.</b>			
<i>Cambay Bugt. Piram Island.</i> Fyr for. ...	181	<i>Koh Tapaunoi.</i> Fyr midlt. sl. 990; do. att. t. 1187; Opl. o. Fyr.....	2592
<i>Bombay. Karanja Reefs.</i> Mindre Dybde..	1826	<i>Sumatra NW.-Pynt. Pulo Rondo.</i> Fyr t. 2081; Tænding af Fyr udsat.....	2352
<i>Devgarh Havn. Fort Point.</i> Opl. o. Fyr ..	510	<i>Sumatra NE.-Kyst. Aroe Baai</i> Fyrskib for. 1188	
<i>Calicut. Vrag</i> .....	1545	<i>Bunja Shoals.</i> Afm. for.....	2757
<i>Malabar Kysten. Cochin Floden Anduvn.</i> Grund findes ikke.....	865	<i>Malacca Halvø. Merbau Floden.</i> Fyr t... 2392	
<i>Cochin Kysten. Cochin Floden Anduvn.</i> Opmaalingsmærker udl. 511; do. ind....	792	<i>Penang Havn Anduvn. Vrag</i> .....	2038
<b>Ceylon.</b>			
<i>Ahungala Point W.</i> Vrag „Tricolor“.....	458	<i>Penang. Penang Havn. Fyrbelysn. for.</i> 583; <i>South Channel.</i> Opl. o. Dybde.....	2593
<i>Galle Havn Anduvn. Kltd. for</i> .....	929	<i>Malacca Halvø. Pérak. Penang Havn S.-lige Anduvn.</i> Grund afm. 183; Fyrskib Kra udl.....	1267
<i>Palk Bugt. Grund</i> .....	459	<i>Klang Stræde Anduvn. Batu Penyu.</i> Fyr u. Bygn. 460; Fyr. t. Lystd. ind.....	1546
<i>Point Pedro.</i> Fyr for. 930; Fyr for.....	1761	<i>One Fathom Bank SW.</i> Opl. o. Lystd. ...	184
<b>Bengalske Bugt.</b>			
<i>Pondichéry.</i> Fyr for.....	2756	<i>Kuala Jugra.</i> Fyr nedl.....	2221
<i>Chittagong Kysten. South Patches.</i> Observationstd. fl. 684; do. fl.....	931	<i>Malajiske Halvø. Pulo Arang Arang.</i> Fyr t. 866; Opl. o. Fyr.....	1827
<i>Birma. Kyauk Pyu Havn Anduvn. Mudder-vulkan</i> .....	634	<i>Port Dickson.</i> Baake ødel. Td. udl. 2550; Opl. o. Afm.....	2793
<i>Rangoon Floden Indløb. Afm. for.</i> 182; Lystd. udl.....	2549	<i>Malacca. Pulo Panjang.</i> Fyr t. 1547; do. 1916	
		<i>Sumatra. Senebui NE.</i> Pulle.....	512
		<i>Pulo Rangsang. Vrag</i> .....	2594

## X.

## Asiens E.-Kyst med Japan.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Singapore Stræde.</b>			
<i>Sultan Shoal.</i> Fyr for.....	1189	<i>Durian Stræde Anduvn. Skær</i> .....	1462
<i>Phillip Channel.</i> Vrag.....	2794	<i>Durian Stræde. Lang Island N.</i> Rev ...	2223
<i>Round Island SE.</i> Vrag forsv.....	1268	<i>Riouw Øhav. Vrag</i> .....	2758
<i>Singapore. Keppel Havn W.-lige Indløb.</i> Fyr t.....	1269	<i>Doerei N.-Kyst. Sten</i> .....	2082
<i>Outer Shoal.</i> Fyr t. 254; Fyr er t.....	1190	<i>Sumatra S.-Kyst. Vlakke Hoek</i> Fyr for. ..	933
<i>Singapore E.-lige Anduvn. Lystd. udl. 867; Opl. o. Lystd. Tanjong Katongs Pl.</i> 1399		<i>Billiton Island.</i> Grunde.....	2393
<i>Lystd. for</i> .....	1612	<i>Java N.-Kyst. Cheribon.</i> Fyr for. 255; For. udf.....	1128
<i>Singapore Island. Red Cliff Shoal.</i> Tdr. ind. 2222		<i>Semarang Fyr for.</i> 2394; <i>Semarang Radio-stat.</i> lukket.....	2551
<i>Johore. Lima Islands. Pulo Mungging.</i> Fyr t. 1191		<i>Soerabaja Red.</i> Lystd. for. 411; Lystd. ommalet.....	585
<b>Sunda Øerne.</b>			
<i>Sumatra E.-Kyst. Belawan.</i> Lodstj. 410; Fyrskib omb. m. Lodsfyrsbib. Lystdr. for. 1330		<i>Borneo NW.-Kyst. Sarawak Floden Indløb.</i> Grund 2224; Fyr nedl. Afm. for.....	2648
<i>Sungi Rokan.</i> Opl. o. Fyr.....	1613	<i>Sarawak. Rujang Floden Indløb.</i> Fyr t. 1874	
<i>Rokan Floden. Seneboei NE.</i> Fyr t. Søm. ind.....	1504	<i>Tanjong Baram SW.</i> Opmaalingsarbejder. Opmaalingsmærker udl. 1129; Opmaalingsmærker ind. Td. udl.....	2171
		<i>Macassar Stræde. Karang Besar.</i> Grund..	2353
		<i>Sangalakki.</i> Fyr t.....	2354

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Siam Bugt.</b>		<b>Kiaochoo Bugt. Kulsiyang. Fyr t. 1047;</b>	
<i>Siam. Lakon. Lem Kolam Pook. Fyr midlt. sl. 991; Fyr att. t.</i>	1331	Fyr findes ikke.....	1918
<i>Langsuen Floden Anduvn. Skær 1270; Langsuen Red. Skær 1875; do. 2039; Langsuen E. Grunde 2172; Skær.....</i>	2355	<i>Siao Kung Tao. Fyr t. Taagekl. opr. midlt. 935; automatisk Taagekl. nedl.</i>	2132
<i>Chumpon Floden. Koh Mataphon. Fyr att. t.</i>	145	<i>Hui-chuen Point. Lys- og Fltd. ind.</i>	2133
<i>Koh Sichang Anduvn. Td. ind.</i>	302	<i>Tsingtao Havn. Vrag „Chien Yuan“ 635; Vrag fl. 738; Vrag fj.</i>	869
<i>Koh Samit. Nyt Fyr t. Fyr nedl.</i>	354	<i>Kiaochoo Bugt. Opl. o. Tdr.</i>	1401
<i>Chentabun Floden. Lem Sing Fyr for.</i>	44	<i>Dairen Kou. E.-lige Havneindløb. Td. udl.</i>	870
<b>Kinesiske Hav.</b>		<i>Dairen Wan Anduvn. Ken-sho Fyr midlt. sl.</i>	2396
<i>S. Natoena Island. Meroendong N. Grund 1130; Opl. o. Grund.</i>	1505	<i>Kwantung Halvø. Dairen Wan. Fyr t. Taagesign. opr.</i>	356
<i>Paracel Island. Bombay Reef NW. Urent Vand.</i>	1763	<i>Pohai Bugt. Hai Ho. Peking Floden Indløb. Spit Lysbaad omb.</i>	936
<b>Bagindien.</b>		<i>Liau Tung Bugt. Kwantung Bugt. Pulan Tien Chiang (Port Adams). Skær 992; do.</i>	1765
<b>Fransk Indo-Kina.</b>		<i>Liaotung Bugt. Liaoho Anduvn. Neuchwang Fyrskib fl. 871; Opl. o. Fyrskibs Pl.</i>	1193
<i>Tong King Bugt. Haiphong Anduvn. Fyr for.</i>	868	<b>Chosen (Korea).</b>	
<i>Surprise Channel. Grund.</i>	303	<i>Haiju Bugt. Skær.</i>	256
<i>Annam. Madge Bank N. Grund.</i>	1192	<i>Hwang Hai eller Gule Hav. Skær 2397; Skær findes ikke.</i>	2647
<i>Hainan Island E. Braad.</i>	934	<i>Chemulpho Ankerpl. Sho Getsuki To. Fyr tor.</i>	1402
<b>Formosa.</b>		<i>Mackau Gruppen. Fyr t.</i>	793
<i>Garan Bi. Fyr for.</i>	2595	<i>Jihsaa To. Fyr for.</i>	146
<i>Hoirenkan og Anduvn. Fyr for. Nyt Fyr t.</i>	1400	<b>Sibirien.</b>	
<i>Puki Kaku Fyr for.</i>	304	<i>Ostrovno Point. Fyr t. 1132; Opl. o. Fyrs Synsvidde.</i>	1403
<b>Kina.</b>		<i>Skrypleff Island NE. Vrag.</i>	2553
<i>Hainan Island E. Braad.</i>	1764	<i>Tartar Bugt. Zolotoi. Fyr t. Taagesign. opr.</i>	2759
<i>Hong Kong Anduvn. Skær.</i>	2532	<b>Japan.</b>	
<i>Hong Kong. Ny Pier u. Bygn.</i>	2795	<i>Hokkaido. Wakkanai Ankerpl. Lys-, Klokke og Fltd. fl.</i>	1463
<i>Canton Floden Anduvn. Vrag.</i>	2596	<i>Kamoi Misaki. Fyr for.</i>	2271
<i>Hsin-hua-wan (Hunghua Sound). Pi-tou (Pitsu Point) S. Skær.</i>	2270	<i>Hiyori Yama. Taagesign. for.</i>	2398
<i>Hai Tan Stræde. Turnabout Island W. Skær</i>	1271	<i>Yerimo Zaki. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 636; Taagesign. for.</i>	937
<i>Fielon Island S. Grund.</i>	2493	<i>Muroran Ko. Taagesign. nedl.</i>	587
<i>Ngasiang Bugt Anduvn. Mindre Dybde.</i>	2494	<i>Hakodate Ko. Omori. Radicfyr opr.</i>	1465
<i>Ou-chiang (Wenchow Floden) Anduvn. Skær Adv.</i>	2495	<i>Hakodate Ko. Kunebetsu. Radiotfyr opr.</i>	1464
<i>Wenchow Bugt. Ou-chiang Anduvn. Kwan-ta Island E. Vrag.</i>	2131	<i>Honshu. Monomi Saki. Fyr t.</i>	2272
<i>Nampan Island. Skær. Adv.</i>	2083	<i>Karo. Fyr t.</i>	185
<i>Nampan Island E. Skær.</i>	2084	<i>Sakai Havn. Fyr t.</i>	1332
<i>Nimrod Sound Anduvn. Vrag.</i>	1652	<i>Tateishi Zaki. Fyr lyser att. norm.</i>	305
<i>Yangtze Kiang Indløb. Afm. for. 1548; Fyrbelysn. for.</i>	2496	<i>Tsuruga. Fyr nedl.</i>	1876
<i>Yang-tze Floden Munding. South Channel. Nan-hui Baake ødel.</i>	2225	<i>Takimura. Fyr t.</i>	357
<i>South Channel. Vrag „Dah Chong“ afm. 1131; Bjergningsarb. Adv. 1549; Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.</i>	2497	<i>Hekura Jima. Fyr t.</i>	1133
<i>E.-lige Anduvn. til Southeast Spit Lystd. Grund udvidet sig.</i>	2226	<i>Hachinohe (Same) Ko. Fyr t.</i>	588
<i>Tung-chow Channel. Edge Buoy fl.</i>	1917	<i>Todo Zaki. Taagesign. for.</i>	2273
<i>Tungchow Banks. Skær.</i>	461	<i>Haneda. Fyrbelysn. for.</i>	1653
<i>Yangtze Kiang Anduvn. Skær 355; Skærs Eksistens tvivlsom 586; Skær findes ikke</i>	2227	<i>Kamak Ura. Grund.</i>	1550
<i>Hwang Hai eller Gule Hav. Grund</i>	2395;	<i>Irako Zaki. Fyr for.</i>	993
<i>Grund.</i>	2597	<i>Anori Zaki. Fyr for.</i>	1272
		<i>Hino Misaki. Fyr midlt. for.</i>	1506
		<i>Indlandshavet. Sakade. Fyr t.</i>	1551
		<i>Awaji. Sumoto Ko. Fyr for.</i>	2399
		<i>Kobe Bugt. Fyrbelysn. for.</i>	1766
		<i>Osaka Bugt. Sakai Ko. Fyr for.</i>	589
		<i>Aki Nada. Kikuma. Fyr t.</i>	90
		<i>Kyushu. Kurara Seto. Vrag.</i>	2796
		<i>Makurazaki Wan. Fyr t.</i>	2274
		<i>Liukiu Islands. Sachibaru Zaki. Fyr for.</i>	2760

## XI.

## Bekendtgørelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<b>Bekendtgørelser.</b>			
<i>Belgien.</i> Signaler for at Fyrskibene <i>Wandelaar</i> og <i>West Hinder</i> ikke er paa Station	1466	<i>Forenede Stater i Nord-Amerika.</i> Radiopejlstat. nedl.	1828. 2228
<i>Britiske Øer.</i> Opl. o. Stormvarselsstat.	186	Opl. o. Radiopejlstat.	2440
Indførelse af Sommertid	794	Nedl. af Radiopejlstat. udsat	2554
Overgang til <i>Greenwich</i> Middeltid	2134	<i>Frankrig.</i> Signaler for at Fyrskibe ikke er paa Station	1920
<i>Canada.</i> Om at vise Nationsflaget i Nærheden af et Luftfartøj	1877	<i>Holland.</i> Signaler for at Fyrskibe ikke er paa Station	403
<i>Danmark.</i> Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse	45	Redningsbaadsstation nedl.	1921
Meteorologiske Obs., Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretn. af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri, udsendt pr. Radiotelegraf	46. 148	Gratis Lægehjælp pr. Radio	2085
Stormvarsler, Vejrmedl., Ismeld. og Navigationsefterretn. af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande, usendt pr. Radiotelefon	47. 149	<i>Hollandsk Guyana.</i> Opl. o. Radiopejlstat.	92. 413
Signal fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade	48	<i>Irland.</i> Signaler for at Fyrskibe ikke er paa Station	414
Stednavne rettes i de danske Søkort	49	Signalstat. nedl.	873
Tegn og Forkortelser for Radiostat.	91	<i>Island.</i> Redningsstat.	415
Oplysninger vedr. Ismeldingstjenesten. Tegn, der angiver Sten (Klippe) i danske Søkort	306	Fiskerigrænse forandret	1691
Opl. o. Søkort Nr. 271, <i>Limfjorden: Hals til Aalborg</i>	462	<i>Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.</i> Ispatrouille	796
<i>Danmarks</i> Skibsliste 1931	637	<i>Marokko.</i> Lodstvang	2555
Rettelse til Tillæg Nr. 1 til Fort. o. danske og islandske Fyr- og Taagesignat. 1929. Fyrskibet <i>Drogden's Pl.</i> rettes	872	<i>Nordlige Atlanterhav.</i> Transatlantiske Dampskibsruter. Ispatrouilletj. genoptages	592
<i>Sundet. Vedbæk.</i> Havnereglement	1273	Ispatrouilletj. oph.	1692
<i>Sundet og Bælterne.</i> Passage af Krigsskibe. Adv. for Fiskere	1274	<i>Norge. Nidaros</i> skiftet Navn	739
Signaler for at Fyrskibe ikke er paa Station	1404	<i>Vardø</i> Radiostat. Tjenestetid. for	740
Bekendtgørelse om Ændring i den nu gældende Betaling for Lodsning	1919	<i>Utsire</i> Radiopejlstat. aabnet for Prøvedrift	2174
Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydningstjenestes Udførelse i danske Farvande	2498	<i>Utsire</i> Radiopejlstat. midlt. lukket	2649
Rettelse til samme	2704	<i>Rumænien.</i> Centraleuropæisk Tid. indf.	1552
<i>Sundet.</i> Lodstakster	2696	Østevropæisk Tid indf.	2275
<i>Færøerne.</i> Foranstaltninger til at forhindre Influenza's Indbringelse til <i>Færøerne</i>	257	<i>Rusland. Finske Bugt. Leningrad.</i> Opl. o. Isbrydertjeneste	93
Ophævelse af Bestemmelser om Foanstaltninger til at forhindre Influenza's Indbringelse til <i>Færøerne</i>	590	<i>Leningrad-Søkanal.</i> Trafikregler	1194
<i>England.</i> Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelsskibe og britiske Luftfartøjer i Nød	412	Standard Tid	2556
<i>Mersey og Humber</i> med Anduvning. Signaler f. a. Fyrskibe ikke er paa Station	591	<i>Skotland.</i> Sign. f. at Fyrskibet <i>North Carr</i> ikke er paa Station	797
<i>England og Wales.</i> Signaler f. a. Fyrskibe ikke er paa Station	1134	Sign. f. at Fyrskibet <i>Aberay</i> ikke er paa Station	1878
<i>St. Anns Head</i> Lloydsignalstat. nedl.	2173	<i>Spanien.</i> Opl. o. Nationalflag	1405
<i>Estland.</i> Udsendelse af Israpport pr. Radio	358	<i>Sverige. Göteborg-Malmö.</i> Luftfyr midlt. t. Adv.	1922
<i>Finland.</i> Fyrskibes Stationsflag bortfalder	795	<i>Göteborg-Malmö</i> Luftfyr midlt. sl.	2229
Opl. o. Isbrydernes Anvendelse	2598	Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32	2650
		<i>Karlsborg Radio.</i> Ismeldinger	2651
		<i>Tyskland. Frisches Haff. Königsberg Søkanal.</i> Trafikbestemmelser	1467
		<i>Kiel.</i> Vejrmedl. pr. Radio	1468
		<i>Pillau.</i> Vejrmedl. pr. Radiotelefon oph.	1507
		<i>Travemünde.</i> Opl. o. Stormvarselsstat.	2230
		Bestemmelser om den tyske Istjenestes Organisation	2652
		<i>Swinemünde</i> Kystradio nedl. <i>Rügen</i> Kystradio opr.	2653
		<i>Virgin Islands. St. John og St. Croix.</i> Marineradiostat. nedl.	741
		<b>Karantænebestemmelser.</b>	
		<i>Danmark.</i>	359
		<i>Sverige.</i>	2231. 2697

## XXVII

<b>Kort,</b>	Side		Side
<b>Farvandsbeskrivelser m. m.</b>		<i>Finland</i> :.....	331
<i>Danmark</i> : 97. 153. 173. 193. 203. 215. 355.	395 417	<i>Lettland</i> :.....	394
		<i>Norge</i> :.....	83. 115. 201
<i>England</i> : 10. 28. 37. 46. 61. 69. 77. 83.	95	<i>Sverige</i> :.....	53. 107. 124. 237
101. 107. 115. 124. 134. 143. 151. 159. 171.	192	<i>Tyskland</i> : 29. 37. 46. 61. 107. 134. 159.	171
201. 213. 224. 237. 246. 260. 271. 281. 290.	297	180. 224. 237. 246. 281. 307. 323. 354. 361.	375
323. 331. 338. 353. 361. 375. 383. 394. 423.	431		394. 423

---

## Tillæg.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

166. Danmark. Vyl Fyrskib. Oplysning om Taagesignaler. Tonehøjde for Nautofon forandres. Undervandstaagesignal bortfalder. Radiotaagesignal forandres. Dagmærke flyttes.

Omkring den 12. Februar d. A. vil følgende Forandringer finde Sted om Bord i Fyrskibet *Vyl* paa c. 55° 21' N. 7° 40' E.

1. Nautofonen til Lufttaagesignalet forandrer Tonehøjde fra 525 Svingninger pr. Sek. til 400 Svingninger pr. Sek.

2. Undervandstaagesignalet inddrages permanent.

3. Radiotaagesignalet forandres til Bogstaverne VYL efterfulgt af 14 Streger afgivet 2 Gange efter hinanden hver 6<sup>m</sup>, Signalet 52<sup>s</sup>, Pause 8<sup>s</sup>, Signalet 52<sup>s</sup>, Pause 4<sup>m</sup> 08<sup>s</sup>. Bølglængden forandres fra 985 m til 306 kc/s. (980 m) og Tonehøjden forandres fra 1000 Svingninger pr. Sek. til 1005 Svingninger pr. Sek.

4. Dagmærket, et Timeglas anbragt paa et kendeligt Sted mellem Masterne, anbringes fremtidigt paa Toppen af Fyrmasten.

(Kort Nr. 245, 255. og 264. Danske Lods, Side 96, Tillæg Nr. 3, Side 18. Fyr-Fort. Nr. 37. Tillæg Nr. 1, Side 8.)

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

162. Røde Hav E.-Kyst. Sperm Wej. Taarn ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 122. London 1932.)  
Taarnet paa c. 26° 13' N. 36° 27' E. paa S.-Kysten af *Sperm Wej* er ødelagt og henligger nu i Ruiner.
163. Bengalske Bugt. Malayiske Halvø. Mergui Øhav. Spiteful Rock. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 102. London 1932.)  
*Spiteful Rock* Fyr paa c. 9° 52' N. 98° 27' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 2,7<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.

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

164. Kina. Wen-chau Anduvning. Løbet mellem Coin Island og Tong Hwang Island. Skær og Undervandshindringer.  
(N. t. M. Nr. 117. London 1932.)  
Talrige Skær og Undervandshindringer, der ikke er aflagt i Kortet, rapporteres at ligge i Nærheden af 27° 50' (30") N. 121° 10' (30") E. i Løbet mellem *Coin Island* og *Tong Hwang Island*.
165. Sibirien. Vladivostok Anduvning. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 124. London 1932.)  
Lystønden paa c. 43° 05' N. 131° 53' E., c. 0,9 Sm NW. for Kap *Goldobina* er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller Bogs Nr.	England:
T	Supplement No. 2 to West Indies Pilot, Vol. 1.
T	Supplement No. 4 to Baltic Pilot, Vol. 1.
N 5043	Diagram showing the state of the Tides at Dover for every hour during the year 1932.
R 7	Arabia. Aden harbour and approaches.
R 3278	Channel Islands. — St. Helier harbour.
R 922	British Columbia. — Vancouver harbour. Burrard inlet.
R 1989	Nova Scotia. — Pictou harbour.
R 3667	Sweden. — Nidingen to Tylo.
	Tyskland:
R D 85	Südküste von Finnland, Lång Viran bis Sommers.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER · DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER · TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSGOLIE

## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON ·  
LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . . }  
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . . }  
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . . } »Lamberte

NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs }  
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . . } »Lambrose  
Blyth, 19, Ridley Street . . . . . } »Newcastle  
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . . } »Lamberte

GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . . }  
Methil, 82, East High Street . . . . . } »Lamberte  
Burntisland, 20, High Street . . . . . }

HULL, Prudential Buildings . . . . . } »Lambrose

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . . } »Lambrose  
Immingham, Dock Offices . . . . . } Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

# Owners' & Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compassweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**JENS WITH**Skibsprovantering Amaliegade 3  
Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us - send us your enquiries.

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONS-FORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
**PENSIONS-FORSIKRING**Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKES-FORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

**Ulykkesforsikring**

af

Skibsbesætninger

\*

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 6

FREDAG 5. FEBRUAR 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**AFMÆRKNINGEN** I Lobet af denne Maaned vil der i Marineministeriet blive afholdt et Møde til Drøftelse af **VORE FARVANDE** de Krav, som Skibsfartsorganisationerne har fremsat bl. a. om en paatrængt Forøgelse af vore Lysbøjers Antal. Bag disse Krav ligger der ikke nogen Kritik af Ledelsen af vort Fyr- og Vagervæsen. Den har alle Dage vist sig forstaaende og imødekommende overfor Skibsfartens Ønsker og har med beundringsværdig Hurlighed gennemført disse, naar dette lod sig gøre. Men Sagen er den, at vort Fyr- og Vagervæsen har hverken Midler eller Materiel til at gennemføre Kravet om flere Lysbøjer. Blandt andet savner det Vagerdampere; de nuværende kan simpelthen ikke overkomme at passe flere end de eksisterende Bøjer. Paa næste Side bringer vi iøvrigt en indgaaende Artikkel om Fyr- og Vagervæsenets Arbejde i Løbet af 1931. Dets Ledelse og Personel og Materiel udnyttes fuldtud, fremgaar det af nævnte Artikkel, og Fyrdirektøren, Orlogskaptajn Sindings fortræffelige Idé de automatiske Lysbøjer har vakt berettiget Opsigt i Udlandet, hvor den nu ogsaa vinder Indpas.

Forhaabentlig vil den tilstundende Konference i Marineministeriet føre til, at Belysning af vore Farvande udvides i Henhold til de af Fagmændene fremsatte Krav. Men det koster som sagt Penge, og det kræver mere og nyt Materiel.

**SKOLESKIBET** I Rigsdagskreds betragtes det nu som givet, at det bliver til **ER NU SIKRET,** Alvor med Skoleskibet. De to **MEN —** Regeringspartier og de Konserverative er enige om, at det skal bygges, medens Venstre vedblivende stritter imod. Men saa er der altsaa Majoritet for dets Vedtagelse i begge Ting.

Naar nu Vedtagelsen er gennemført og lovfæstet, var det at haabe, om Regeringen vilde foretage den stærkt paakrævede Ændring i Søneringsloven, som der gentagne Gange er slaaet til Lyd for her i Bladet. Næmlig at Skoleskibsuddannelsen erstatter den Sejskibsuddannelse, som Loven kræver, og som ikke kan gives paa Grund af manglende Sejskibsmateriale. Den Uddannelse, som unge Mennesker kan faa paa Pæreskuder i indenrigs Fart, er ikke noget værd.

**MÆGTIGT** Der gives mange, hvis økonomiske Troesbekendelse gaar ud **EKSपोर्टOVERSKUD OG DITTO** paa, at et stort Eksportoverskud er Vejen til national Rigdom. **ARBEJDSLØSHED** Denne Lære er falsk. Meget lykkeligere er de Lande, hvor Eksport og Import omtrent opvejer hinanden. Tyskland er det mest slaaende Bevis paa det vældige Eksportoverskuds fatale Virkninger. Scandinavian Shipping Gazettes tyske Korrespondent fortæller i Bladets sidste Nummer, at Tysklands Import i 1931

androg 6,724,400,000 Mk., eller 3,668,400,000 Mk. mindre end i 1930. Derimod var Eksporten 9,598,400,000 Mk., eller kun 2,400,000,000 Mk. mindre end i 1930. Eksportoverskudet var som Følge deraf 2,874,000,000 imod 1,642,900,000 Mk. i 1930.

Denne Politik har medført, at Tyskland i Dag har over 5 Millioner arbejdsløse, voksende med 150,000 Mand om Ugen.

#### STÆRKT KRITISERET

#### ENGELSK FEDTERI

De engelske Autoriteter har besluttet at lukke Lizard traadløse Pejlestation, eller som den hedder saa smukt paa engelsk: The Lizard directionfinding wireless

station. Lukningen er en Følge af Sparereformerne, der gennemføres kraftigt i alle engelske Administrationsgrene, og den sker med den Motivering, at dens Drift ikke betalte sig.

Denne Beslutning er blevet stærkt kritiseret i England. Den engelske Handelsflaades Service Forening, som i sidste Uge holdt Møde i Liverpool, vedtog en ramsaltet Resolution imod dette Fedteri. Resolutionen blev vedtaget enstemmig. Ogsaa andre Skibsfartsorganisationer har protesteret imod Lukningen af en Station, som i sin korte Levetid har frelst mange Skibe fra Stranding. De fleste Skibsførere, der tager Skibe op igennem den engelske Kanal, vil sikkert tiltræde denne Betragtning. En dansk Kaptajn fra et af vore største Rederier fortæller mig, at Stationen i all

Fald reddede hans Skib, og at den i flere Tilfælde har ydet ham uvurderlig Tjeneste.

Den engelske Regering staar med Hensyn til traadløse Pejlestationer langt ilbhage for de danske og svenske.

#### DEPORTATION

#### AF FREMMEDE

#### SØMÆND I U.S.A.?

Det er vist fjerde Aar i Træk, at Lovforslaget om Tvangs-Deportation af fremmede Sømænd fremføres i Kongressen i Washington. Det er hidtil blevet

nægtet Fremme, og Regeringen har selv hver Gang fraraadet dets Vedtagelse.

Det amerikanske Udenrigsministerium har meddelt Kammeret, at ikke mindre end ni udenlandske Nationer, deriblandt Danmark, officielt har protesteret imod et saadant Forslags Vedtagelse. England har i meget kraftige Vendinger udtalt, at det betragter Lovforslaget som en Diskrimination og en direkte Krænkelser af eksisterende Handelstraktater mellem De Forenede Stater og de paagældende europæiske Lande. Meget tyder paa, at heller ikke denne Gang vil de lovgivende Myndigheder i Washington sidde deres egen Regerings Ønske overhørig. Paa den anden Side kan den uhyggelige Arbejdsløshed i Amerika maaske faa Kongressen til at foretage Skridt, som var utænkelige i normale Tider — hvis Forholdene i Østen ikke giver Amerikanerne noget andet at tænke paa end den Slags.

## FYR- OG VAGERVÆSENET I 1931

### Direktør Sindings forbedrede Lystønde vækker Opmærksomhed i Udlandet

Det danske Fyr- og Vagervæsen har altid gennem Tiderne indtaget en fremragende Plads blandt sine Fæller i andre Lande. Dette skyldes i første Linie Farvandenens særlige Beskaffenhed, den uregelmæssige Form og de mange flade Grunde, der har bevirket, at en meget effektiv Afmærkning har været nødvendig for at muliggøre en sikker Passage gennem Gennemsejlingsfarvandenene til og fra Østersøen; men Fyrvæsenets høje Standpunkt skyldes ogsaa, at det altid har været ledet af fremragende og dygtige Mænd, vi nævner blot Løvenørn og C. A. Grove.

At Fyrvæsenet i Personelhenseende ogsaa for Tiden staar vel udrustet til at udføre den revolutionerende Udvikling, som vi paa dette som paa saa mange andre Omraader oplever, næres der ingen Tvivl om, men dette er ikke tilstrækkeligt, der hører ogsaa Penge til at følge med i Udviklingen — og helst at være i Spidsen —, og man maa derfor haabe, at de bevilgende Myndigheder har Øjnene aabne herfor, thi det vil blive kostbarere ikke at følge med i Tide, og Kravene fra Skibsfarten kan man ikke vedblivende være overhørig.

#### Et særligt brændende Spørgsmaal

er for Tiden vore Farvandes forbedrede Afmærkning med Lys- og Klokketønder. Som bekendt er Danmark det eneste Land, der har foretaget den Forandring ved de automatiske Lys- og Klokketønder, at man har benyttet selve Gastrykket i Tønden til at drive Apparatet til Skiftning af Lys- og Tangesignalet; tidligere var der i Tønderne anbragt særlige Kulsyreasker, hvis Kulsyretryk udførte denne Virksomhed. Forbedringen, som er Fyrdirektør Sindings Idé, har vakt megen Interesse i Udlandet; særlig fra England og Amerika har der været mange Forespørgsler om dette nye System.

En saadan ny automatisk Tønde er i det forløbne Aar bleven udlagt paa Saltholm Flak N.V. i Lighed med den ved Taarbæk Rev tidligere udlagte.

#### Fyrskibenes Elektrificering er fortsat;

saaledes er nu det syvende elektriske Fyrskib under Konstruktion. Ved denne Forandring stiger Lysstyrken fra

10—12,000 Lys til 25—30,000 Lys. Samtidig hermed er Sirenerne gjort større og kraftigere, de nyeste har en Energi paa 2,000 Watt. Fyrskibene er endvidere nu alle forsynede med Tonesendere i Stedet for de forældede Gnistsendere.

Et længe næret Ønske, nemlig Forandring af Baagø Fyr, er ogsaa udført i det forløbne Aar; hvem, der har passeret Fyrrenden om Natten, erindrer sikkert, hvor vanskeligt Afstandsbedømmelsen til det gamle faste Fyr var. Fyret er nu forsynet med Vinkler, der leder gennem Fyrrenden.

Skallingen Fyr i Indløbet til Esbjerg Havn er flyttet, idet Sandet havde vandret saa meget, at Fyret stod i Strandkanten og truede med at styrte sammen.

#### Lettere Adgang til Limfjorden.

For at lette Adgangen til Limfjorden Vest fra, da Dybden i Thyborøn Kanalen nu holder sig konstant efter Bygningen af den ny Havnemole, og som Følge af at Thyborøn Havn i det sidste Aar er bleven betydelig udvidet og benyttes af et stort Antal Fiskefartøjer, er der her udført følgende Arbejder:

Ved Thyborøn er opført et Fyretablisement. Fyret, som er et elektrisk Linsefyr, er anbragt paa Toppen af et 14 m højt Gitterstillads og staar omtrent i Skæringen mellem Høfderne 59 og 60. Paa Gittermasten er anbragt en elektrisk Membransirene. Ved Gitterets Fod staar Husset, i hvilket de nødvendige Maskiner er opstillet.

Paa Svancholmen er anbragt 2 Ledefyr af A. G. A.-Systemet (»Solventilen«, der automatisk tænder Fyret om Aftenen og slukker det om Morgen som Følge af forskellige Stængers forskellige Udvidelse ved Dagslysets Paa-virkning.) Fyrene leder i N.V.lig Retning klar af Havnemolen og danner et Supplement til Thyborøn Kanals Ledefyr, der viser i S.V.lig Retning.

#### Grønt Lys Princippet.

Samtidig med ovenstaaende er der foretaget en forbedret Afmærkning af Sælhundeholm Løb. De grønne Lys er udeladt, og Lystønderne viser nu rødt Lys om B.B. og hvidt Lys St.B. for Indgaende.

## SØMANDSFORENINGEN AF 1856

## ET BEUNDRINGSVÆRDIGT OG SAMFUNDSNYTTIGT ARBEJDE

Den 28. Februar er det 30 Aar siden, at daværende Kaptajn J. H. Schultz overtog Hvervet som Formand i Bestyrelsen for »Sømandsforeningen af 1856« og »Fonden for Opførelsen af Sømandsboliger«. Med stor Dygtighed og sjælden Interesse og Energi har Kommandør Schultz siden da arbejdet for Foreningens sunde og solide Udvikling, og Kommandøren kan med Glæde og Stolthed se tilbage paa disse 30 Aars Arbejde for Foreningen.

For denne Virksomhed skylder den danske Sømandsstand Kommandør Schultz en varm Tak, en Tak som vi ogsaa slutter os til. Da vi ved, at den største Glæde, man kan gøre Kommandøren paa denne Mindesdag, er at hjælpe til til Foreningens fortsatte gode Udvikling, skal vi bringe en kortfattet Fremstilling af Foreningens Begyndelse, Udvikling og nuværende Tilstand. Det skulde glæde os, om vi derved maatte bidrage til denne udmærkede Forenings fortsatte Udvikling, thi nægtes kan det ikke, at Tilgangen til Foreningen for Tiden er forholdsvis ringe; at de for Søfarten saa vanskelige Tider ogsaa kan spores her, er indlysende, men det maa sikkert ogsaa skyldes, at mange af Søens Mænd af alle Grader, Kaptajner, Styrmande og Matroser, ikke kender Foreningen og ved hvilke Goder, de har i denne.

Foreningen blev stiftet af Matrosen Peter Funk. Han havde farel til Søs i adskillige Aar og kendte baade til Søens behagelige Sider og til de meget uheldige Forhold, hvorunder den menige Sømand levede indtil Midten af forrige Aarhundrede, saavel hvad Forhyring (Seelenverkoperne), som hvad almindelig Forsorg angik. Han mente, at Sømandsstanden ved Sammenslutning kunde forbedre disse Kaar, og en Forening blev da stiftet i 1856. To Aar senere udvidedes denne Forenings Rammer, idet den oprindelige Sømandsforening var en gensidig Hjælpeforening for Søfolk, medens Princippet i Foreningens Virksomhed efter 1858 er »Hjælp til Selvhjælp«, det vil sige, at Personer og Institutioner, som har Interesse eller Forstaelse for Sømandsstanden, rækker den en hjælpende Haand, saaledes at Sømanden sikres mod Ulykker og Nød i Alderdom, og der kan ydes ham Begravelseshjælp.

Siden da har Foreningen naturligvis maattet lempe sig efter Tidens Krav, men Princippet er det oprindelige: paa den bedst mulige Maade at yde Hjælp til Søens Mænd af alle Grader samt at befordre alt, hvad der maatte vise sig at være til Gavn for Sømandsstanden i Almindelighed og tjene til dens Velvære og Udvikling. Med disse Formaal for Øje omfatter Foreningens Virksomhed nu følgende Grene:

Forlishjælp, Sygehjælp, Begravelseshjælp og Pension til Sømand, der er Medlemmer af Foreningen.

Pension og Begravelseshjælp til Sømands Enker og Understøttelse til deres efterladte Børn.

Foreningen disponerer over et stort Antal Legater, der uddeles efter særlige Fundatser.

Endelig er »Fonden for Opførelse af Sømandsboliger« siden 1874 knyttet til Foreningen. Fonden ejer »Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Sømand og Sømands Enker«, der har 103 Friboliger til gamle Sømand og Sømands Enker og for Tiden huser 180 Beboere. Endvidere ejes Ejendommen, Sct. Annæ Plads 18, hvor der er oprettet et »Hjem for Styrmandselever« med Friboliger til 18 Styrmandselever og en Frokoststue for alle Styrmandselever paa Københavns Navigationsskole samt enkelte Friboliger til Sømandsenker.

Foreningens Midler fremskaffes paa forskellig Maade: Bidrag fra Overordentlige Medlemmer (kun ydende); Bidragene fordeles efter Behov til de forskellige Grene.

Bidrag fra Rederierne; disse benyttes til Driften af »Prinsesse Mariæ Hjem«.

Indsamlinger om Bord i Det Forenede Dampskibs Selskabs Amerikabaade benyttes som ovenfor.

Ordentlige Medlemmers Kontingent til Sømandenes Kasse og til Enkekassen.

Dels testamentariske Gaver dels Gaver, der indsendes til Foreningens Kontor, Sct. Annæ Plads 18, eller nedlægges i de rundt i Landet og i danske Skibe opstillede Minebøsser.

## ☐ 30 AARS JUBILÆUM ☐



Kommandør J. H. Schultz

Trods de ret betydelige Midler, Foreningen ejer, kan den dog ikke nær magte de store Opgaver, den stilles over for, i Særdeleshed i disse vanskelige Tider, hvor de frivillige Bidrag desværre er stærkt dalende, men hvor Hjælpen til Sømanden er stærkere paakrævet end nogensind før.

Man ønsker saaledes at forhøje de forskellige Understøttelser, der nu er:

Sømandspension .....	Kr. 140
Enkepension .....	» 120
Forlishjælp .....	» 75
Sygehjælp.... (pr. Uge) »	4
Begravelseshjælp .....	» 60

Endvidere ønskes Resten af Ejendommen paa Sct. Annæ Plads benyttet til Friboliger for Sømand og Sømands Enker.

Et hurtigt Blik paa et af Foreningens Regnskaber viser tydeligt, hvor store de pekuniære Fordele er, som de Ordentlige Medlemmer nyder. I Aaret 1931 er der saaledes som Kontingent til Sømandenes Kasse indbetalt 3,060.00, medens der i Understøttelse er udbetalt Kr. 19,012.88. For Enkekassens Vedkommende er Tallene: Kontingent Kr. 1,503.00 og Understøttelser Kr. 8,220.00. I Legater er endvidere udbetalt Kr. 6,748.00, og der har været 106 Friboliger og 12 (nu 18) Fripladser i Styrmandshjemmet til Raadighed.

Dette sidste Regnskabsaar er et normalt Aar, og man vil allsaa se, at de Ordentlige Medlemmer og Enker efter Medlemmer af Enkekassen gennemsnitlig faar deres Kontingent igen med det sekstdobbelte foruden Mulighed for Fribolig og Legatportion. Vi kan derfor meget anbefale enhver Kaptajn, Styrmand og Matros at indmelde sig i Foreningen (Aarskontingent 10 Kr.) og eventuelt Hustruen i Enkekassen (Aarskontingent fra 5 Kr. til 50 Kr. efter Alderen ved Indmeldelsen).

Endvidere kan vi anbefale enhver Mand og Kvinde og enhver Institution, der har Interesse i og for Virksomheden paa Søen, at støtte Foreningens gode Formaal ved enten at indmelde sig som Overordentligt Medlem (Kontingent fra 5 Kr. aarlig), ved at sende Foreningen Gaver eller ved at nedlægge disse i Minebøsserne. Minebøsser er opstillet i de fleste Havnebyer (i København paa Langelinie og i Frederiksberg Have), endvidere er der Bøsser i Statsfærgerne, i Bornholmsskibene og i Det Forenede Dampskibs Selskabs Skibe. Foreningen har Filialer paa Bornholm, i Dragør, Korsør, Marstal, Svendborg og Ærøsbøbing, hvortil alle Henvendelser ogsaa kan ske.

En forøget Interesse for »Sømandsforeningen af 1856« vil sikkert glæde Kommandør Schultz paa 30 Aars Mindesdagen den 28. Februar 1932.

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 2. Februar 1932.

MIDDELHAVET etc.

Konflikten mellem Japan og Kina ser alligevel ud til at blive meget alvorlig, og der er vel intet at sige til, at Begivenhederne følges med Opmærksomhed i Skibsfartskredse. — Lige for Øjeblikket er Østens Markeder »overstocked« med fragtsøgende Baade, saa en Skærpelse af Konflikten rummer Muligheder for en Forskydning af Efterspørgslen og derved gunstigere Vilkaar for neutral Tonnage i Position.

Ugens hjemlige Sensation maatte blive den hurtig gennemførte Valutalov. Hvis denne Lov haandhæves strengt, og der ikke kommer mere Valuta frem end til de absolut vitale Behov, vil Handelsstanden komme til at opleve det samme, som Skibsfarten har gennemgaaet i de sidste Aar. For Skibsfarten vil en endnu mere indskrænket Omsætning naturligvis ikke kunne blive nogen Fordel, og enhver Lettelse i Omsætningen vil blive hilst med Glæde.

Der kan ikke nævnes mange Markeder, hvor der sker noget, og Noteringerne i de Markeder, hvor der endnu er nogen Forrelning, ligger ret uforandret, men der kan jo hurtigt ske en Forandring.

## TRÆLASTMARKEDET

For prompt Lastning offereres kun ganske enkelte D.B.B. og Propslaster fra Havne som Åbo/Riga og Danzig, men Raterne ligger et Par Shilling under, hvad dansk Tonnage lige kan sejle »stop« for. For f.o.w. Lastning rapporteres igen nogle Slutninger til Frankrig/Holland/Belgien og U.K., væsentlig Props, og Raterne hemmeligholdes — saa vidt mulig. Borgå/London ult. Maj indikerer 30/- 30/6 for 1000 std. Baad, og Tonnage skal være refuseret til 32/6d. Russerne siges at være i Markedet for T/C-Tonnage, paa samme Betingelser som ifjor, og indikerer 4/9 5/- 2750/3250, 4/3 35/4000 T., 3/6 45/5250 T., 3/- 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 6250 T., hvilket svarer nogenlunde til Aabningsraterne sidste Aar.

## KUL, KOKS ETC.

Dette Marked er ganske ualmindelig sløjt, men Valutasporgsmaalet spiller selvfølgelig her en stor Rolle, og da Beholdningerne gennemgaaende er rigelige, ikke mindst paa Grund af den milde Vinter, importeres saa lidt som muligt. Grangemouth/god dansk Havn 2800 t. er sluttet til 4/9, Burntisland/Kbhvn. 1150 T. 6/-, E.C./god dansk Havn 3500 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Haderslev 1150 T. 6/-, Rotterdam/Kbhvn. 1300 T. Koks indikerer Kr. 6/6<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. — Fra Danzig offereres saa godt som intet lige for Øjeblikket og heller ikke Koks fra London. Garston/Horsens 1200 T. rapporteres til 8/6.

## STIGENDE

## ØP LÆG N I N G

Igen en Stigning denne Uge — Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening har alt i alt oplagt 111 Skibe af en Brutto Tonnage paa 237,793 Tons, svarende til 369,460 Tons Dødvægt. Stigningen audrager 4 Skibe og 14,263 Tons Dødvægt. Der er vedblivende oplagt ca. 27,000 Tons anden Tonnage tilhørende Ikke-Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke inkluderet Sejlskibstonnagen.

De faa nye Laster, som kommer frem, sluttet øjeblikkelig, og Markedet er atter noget svagere. — Wales/Genua blev sluttet til 5/9 for en større Baad, og 6/- er Normen for 5/6500 Tonnere. — Wales/Civita Vecchia betalte 7/- 3000 T., Las Palmas 6/9 4900 T., Marseille 6/9 5000 T. og 7/6 2000 T., Venedig 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. — E.C./Oran 6/9 7/-, Algiers 7/- 7/3, Catania 7/ 4000 T., Genua any 6/-, small 6/3 6/6, Civita Vecchia 7/6, 2/3000 T.; Hull/Port Said 6/3 6000 T., Tyne/Piræus 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Øerne 7/6 2200 T.

Alle hjemgaaende Markeder er lige sløjt repræsenteret. — Sfax/Boness 2200 T. 8/6d. 8/9d., Ipswich 25/3000 T. 8/6. Alexandria/Hull 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Gambia/Kont. ca. 23/6, Saloum ca. 20/-. Frugt Spanien/U.K. Kont. ca. 20/- for 100.000 cbf. 15/2. Sortehavet har intet positivt og betalte sidst fra 11/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 11/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> U.K. Kont., 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Danmark. Sulina/B-H. noterer 13/4/4500 T.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende offereres nu og da en kombineret Kul- og Kokslast, smaa Partier Kainit og enkelte diverse Laster, til uforandrede Rater, og Markedet ud fra Staterne er endnu mere blottet for Laster. — Korn fra St. John N.B. til Middelhavet er sluttet til 9c.; (ifjor paa denne Tid var Raten 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c.). San Domingo/U.K. Kont. sluttet til 13/- 13/6 5000 T., 14/6 2800 T.; Asfalt Port Neches/St. Malo kan gøres til \$3.50; Bomuld Gulfen/Østen ca. 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> c. Kul Hampton Roads/Montreal indikerer 80 c. for 5000 T. over Sæsonen. Til Santos noteres \$2.- Vancouver/U.K. har faaet spot 7000 T. til 21/-, Option Middelhavet 23/6, Adriatic 24/9d. — Parcels gaar med Liniabaadene til 19/- 20/- p.p. U.K. Kont.

## SYDAMERIKA

De udgaaende Noteringer ligger helt uforandret; det hjemgaaende Marked er fremdeles fast for Februar, hvorimod Marts Positioner ikke er videre efterspurgt. — Noteringerne varierer ikke meget og kan sættes til omkring 18/6 handy, 18/- 17/9 large, Febr./Marts, Basis n.a. San Lorenzo/U.K. Kont. B/H; Santa Fé/U.K. B/H betalte 19/6 for prompt 6000 T., Bahia Blanca/A-H. 17/6 7200 T., Febr., Buenos Aires/A-R. 17/- 7500 T. ppl., 17/6 p.p. U.K. Kont 8000 T. Febr.

## ØSTEN

Det eneste »outlet« er fra Australien til Shanghai, hvor prompt Tonnage har faaet op til 18/3 Basis Syd eller Victoria. For Marts/April betales 17/6 17/9. Til Europa tog 6000 T. pr. Febr. 27/- fra Sydlandet, og denne Slutning kan muligvis gentages. Indien er uden Efterspørgsel i nogen Retning. Birma/Holland ses sluttet til 23/6 for 8000 T., og det er 2/9 mindre end i Begyndelsen af Januar. — Vladivostok/R-H. blev taget af en prompt Japaner til 25/3, hvorimod Febr./Marts Baad fik 27/- til Trieste/Rotterdam eller Hamburg.

## TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er overfyldt med Tonnage, og Befragterne kan følgelig bestemme Farten. Slutninger: 3350 T. 55 c., 3950 T. 60 c., 4320 T. 50 c., 5060 T. 45 c., 7350 T. 35 c. Trip across: 4650 T. \$ 1.25 del. New York/red. U.K. Kont., 6500 T. \$ 0.65 del. Progreso/red. Dunkirk. Tank: 8500 T. Constanza/U.K. Kont. 6/9, 11,800 T. Black Sea/U. K. Kont. 7/-, 7000 T. Novorossisk/Hamburg 7/-.

## FYR- OG VAGERVÆSENET I 1931

Fortaet fra Side 72

Hermed er Princippet om »grønt Lys udelukkende i Lystønder til Vragafmærkning« gennemført for Danmarks Vedkommende.

I Oktober Maaned blev paa Orlogsværftet Kølen lagt til Fyrvæsenets nye Inspektionsskib »Absalon«. Skibet, der bliver noget mindre end Fyrinspektionsskibet »Argus«, vil i Forhold til Størrelsen faa en stor Kapacitet, nemlig paa Fordækket fire 8 Tons-Lystønder. Længde 46 m, Bredde 8,2 m, Dybgaende 3,6 m. Deplacement 635 ts. Kulfyring. Skibet bliver fuldt moderne udrustet og forventes færdigt i Sommeren 1932.

Fyr- og Vagervæsenets Dampskibsmateriel kommer derefter til at bestaa af følgende Skibe, idet »C. F. Grove« skal udgaa:

- »Argus«, Fyrinspektionsskib.
- »Absalon«, Inspektionsskib.
- »Kattegat«, Fyrtransportskib.
- »Nordsøen«, Fyrtransportskib.
- »Løvenørn«, Vagerinspektionsskib.

### Krævet om Forbedringer.

Som del fremgaar af ovenstaaende har det forløbne Aars Arbejde været betydeligt, men der kræves stadig Forbedringer og Forøgelse, som del nuværende Budget ikke kan klare. Naar Verdenstrafikken paa Havene forhaabentlig snart igen kommer under normale Forhold, maa Danmark staa fuldt udrustet til at tage imod den sikkert større Trafik gennem vore Farvande, som den stigende Tendens, der i Øjeblikket udvises til at foretrække Ruten nord om Skagen gennem de danske Farvande til og fra Østersøen, udviser fremfor Ruten gennem Kielerkanalen, en Tendens, der ganske vist skyldes de høje Kanalafgifter, men som vil understøttes, jo bedre Passagen gennem vore Farvande sikres. Selv om ikke alle Skibe søger dansk Havn under Passagen, vil der dog være Mulighed for, at nogle gør det og derved bringer Værdier til Landet.

## PERSONALIA

\*

Hovmester G. Kindlund, paa D. F. D. S.s Damper »København« paa København-Aalborg Ruten, kan i Morgen fejre 25 Aars Jubilæum som Hovmester. Jubilaren har været ansat i Selskabet siden 1898.

## ‡ FRA SØ, HAVN OG VÆRFT ‡

### International Søfartskonference

Den 8. Februar vil den hollandske Trafikminister i Haag aabne en international Konference, paa hvilken Holland, Danmark, Finland, Sverige og Norge vil være repræsenterede. Paa Grundlag af København-Overenskomsten af 1926 vil Konferencen drøfte forskellige Anliggender med Hensyn til Udførelsen af London-Traktaten af 1929 til Beskyttelse af Menneskeliv paa Søen og London-Traktaten af 1930 vedrørende en international Regulering af Handelsskibes Lastelinie.

### Skibsførernes Kontor i Marstal

Siden Sammenslutningen i 1921 mellem Skibsførerforeningen af 1917 i Marstal og Den almindelige danske Skibsførerforening har Sejlskibsflaaden været udsat for en saadan Tilbagegang, at kun en ringe Del af den store

## GRØNLANDSUDSTILLINGEN

I Kongens og Dronningens og Kronprinsens Nærværelse aabnedes i Gaar i Industriforeningens Udstillingslokaler en meget interessant Grønlandsudstilling, delvis opbygget af det Materiale, som har været benyttet ved Grønlands Deltagelse i Koloniuudstillingen i Paris.

Helt nyt og af glimrende Virkning var det mægtige plastiske Kort over Grønland, en af Sekretær H. Cock-Clausens lykkelige Ideer.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### VORE UDENLANDSKE KUNDER

I nogen Grad er det dog gaaet op for dem, der troede at Handelsstrømmen kunde vedblive at fylde hele Flodsen uden Hjælp fra de sædvanlige Bifloder, at, hvis de dæmmer op for deres Tilløb, de vil ikke alene ikke have tilstrækkeligt at leve af, men at de ogsaa løber den Risiko at udsætte for Fare deres Andel i den almindelige Omsætning, hvoraf de er afhængig. Intel praktisk er forøvrigt sket endnu; hver Nation venter paa, hvad den anden vil gøre, og alle er lilsyneladende mere tilbøjelige til at se, hvad andre vil gøre for dem end selv at gøre noget. Men sammenlignet med forrige Januar er Situationen baade paa Kontinentet og i Amerika sundere. Abekatten er ved at lære, at med mindre den giver Slip paa nogle af de Nodder, som den har raget til sig, vil den ikke være i Stand til at faa Haanden tilbage igennem Tremmerne.

*Fairplay.*

### KRIGSFORSIKRER I ØSTEN

Stillingen i Shanghai er følgende: Skibe kommer og »Sklarerer, men shipping arbejder sagte, og Havnen bliver efterhaanden optaget paa Grund af langsom Ekspedition. Natarbejde anses uigennemførligt for nærværende.

Fremnede Passagerskibe, som om kort Tid ventes til Shanghai, har — saa vidt man hidtil har bragt i Erfaring — ikke ændret deres Bestemmelsessted. Anser Krigsforsikring ønskelig som Forsigtighedsforanstaltning paa Grund af Usikkerheden med Hensyn til den videre Udvikling.

Pressemeddelelserne er stærkt modstridende paa Grund af en Mængde uautentiske Rygter.

Endskønt Situationen er broget, advares mod overilede Foranstaltninger. Underret Rederierne.»

Skibsmægler *Thoresen*, Shanghai,

(i Telegram til Norges Handels og Sjøfartstidende).

Sejlskibsflaade fra Marstal og Svendborg Tolddistrikter nu er tilbage.

Følgen har været stor Ledighed blandt Sejlskibsfarens Folk, og dette har haft en stor Afgang af Medlemmer blandt Sejlskibsførerne i Foreningen til Følge.

Der har rejst sig Røster om en Nedlæggelse af Afdelingskontoret i Marstal, og Spørgsmaalet har været behandlet paa Bestyrelsesmøder, saavel ved Afdelingen som ved Hovedkontoret. Fra Sejlskibsførernes Side har man fremsat Ønsket om at bevare Afdelingskontoret i Marstal saa længe som muligt, dels fordi man ønskede denne Repræsentation for Sejlskibsfarten opretholdt, dels fordi Skibsførerforeningen af 1917 havde sit Domicil der, forinden Sammenslutningen med Skibsførerforeningen i København. Hovedbestyrelsen har fundet de fremførte Argumenter saa overbevisende, at man vedtog indtil videre at opretholde Afdelingskontoret samtidig med, at Udgifterne dertil reduceredes betydeligt og i Aaret 1932 søges yderligere nedbragt.

### Skibet, der sejlede gennem Løkken By

Under mægtig Tilstømning demonstrerede i Søndags i Løkken et Skib, der ogsaa kan bevæge sig paa Land. Amfibieskibet er en Fiskerbaad, der ejes af Dir. Westenholz, Helsingør Glasværk. Under Baaden er paamonteret et Sæl Larvefødde, konstrueret af Tømrer Damgaard af Løkken og Dir. Westenholz. Det rullende Baand drejes rundt af Baadens Motor, og Formaålet med denne Indretning er at spare Fiskerne for det store Slid, der udkræves, hver Gang Baaden skal ud paa Havet eller kommer hjem fra Fangstturen.

Prøveturen begyndte midt i Byen, og Fartøjet bevægede sig langsomt, men sikkert ned til Stranden og ud over Strandkanten og Revlerne. Indsejlingen gik knap saa glut; men det synes dog, som om Problemet er løst, og da Baaden kan sættes ud paa 10—15 Minutter, vil Fiskerne foruden det haarde Slid ogsaa spare en Mængde Tid.

Larvefødde bliver siddende paa Baaden under Sej-

ladsen, men menes ikke at ville genere denne nævneværdigt.

### Dødeligt Fald ned i Skibets Last

Torsdag Aften, da Damperen »Hafnia« var klar til at afsejle fra Esbjerg efter endt Kullosning, og Matroserne i Huj og Hast var ved at lægge Lugerne paa, traadte Matros Christian Thomsen baglæns over paa en Luge, som ikke var lagt til Rette. Han fik Overbalance og styrtede ned i Skibets Last og blev livsfarligt kvæstet. Der blev straks rekvireret en Bil, og han blev kørt til Sygehuset, men døde faa Timer efter uden at være kommen til Bevidsthed. Den forulykkede var ugift, født i Fjeldstrup Sogn i Sønderjylland og 24 Aar gammel. For hans gamle Forældre var Budskabet om Sønnens pludselige Død et tungt Budskab.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2.7—5.8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde bar 7.5 m og i Fyrlinien 7.8 m, i Dokhavnen 6.0 m og paa Slusetærskelen 5.6 m, i østre Forhavn 4.7—7.0 m, i søndre Forhavn 7.0 m, i Trafikhavnen 7.6—8.8 m, i Fiskerihavnen 5.7 m. Flodskiftet er ca. 1.3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtebønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-dragtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — 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 Hyttefade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Prillager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Prihavnen 7.5—9.5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8.1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7.5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6.9 m, i Gasværkshavnen af 6.2 m. Ved Enghave Brygge 6.3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5.6—7.5 m. Nord for Prihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betales, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtænde, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1.75—2.50 pr. Ton. Losning og Læstning. I Prihavnen besørges Losning og Læstning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnsklubsbyggerier, store Pakhuse til Omlægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner (til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do., til Løft af 75 Tons (Orlogsværket)), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### FAABORG

Indsejlingsløbet, 6.3 m. I Yderhavnen 6.3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen 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. Ballast, 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8.0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6.4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakst af 1903 midlertidig forordbet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning foretages af Private eller faste Takster. Kran Indtænde 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6.3 til 7.8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N. R. T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B. R. T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B. R. T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1.50 à 1.75 Kr.; paa Reden 4.00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergnagdamperer er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7.5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5.5—7.5 m Vand). Bolværk indtil 2.75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, ulodet, 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 Hjelpe af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3.5 m. Ved Bolværk 4.5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejlskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Læstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmede. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med s.s. »Slask«**

Nakskov Skibsværft har afholdt Prøvetur med sin Nybygning Nr. 51, s.s. »Slask«, bygget til Rederiet Przedsiębiorstwo Panstwowe »Zegluga Polska«, Gdynia.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde 243' 6", Længde mellem Perp. 230' 0", Bredde paa Spant 35' 6", Dybde til Shelterdæk 20' 0", Lasteevne ca. 1.400 Tons D.W.

Skibet er bygget som Passager- og Lastdampskib til British Lloyd's højeste Klasse med Bak, Bro og lav Poop og Huse midtskibs samt forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde.

Skibet er bestemt for Fart mellem Gdynia og Finland med Gods og Passagerer.

Af Hensyn til Skibets særlige Fart er det bygget med Isbryderstævn og Isforstærkning for at kunne besejle Finland ogsaa i Vintermaanederne.

I de forreste Huse paa Broen er indrettet Salon udstyret med Møbler i Mahogni.

Skibet er indrettet med Plads til 10 Passagerer fordelt i 5 Kamre, henholdsvis med Køjer og Sovesofaer og er udstyret med Møbler i Mahogni. For Passagererne i disse Kamre er indrettet Toiletter med Bad og W.C.

Yderligere forefindes 1 Luksuskammer med 2 Senge. Til dette Kammer hører særskilt Toilettrum med Bad og W.C. Dette Kammer er udstyret mere komfortabelt end de øvrige Passagerkamre.

Skibet er bygget med 2 Master, 4 Samsonposter og 3 Luger, som beljenes af 6 Stk. Lossebomme til 3 Tons og 6 Dampspil til 3 Tons, og endvidere er der anbragt et Varpespil agter og et Ankerspil paa Bakken.

Styringen af Skibet foregaar ved en Dampstyre-maskine anbragt i Poopen.

Skibet er forsynet med Radiopejlapparat.

Skibet er forsynet med et Dobbeltpladeror, ligesom der i Valget af Agterstævnens Form er taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømlinierne Indflydelse paa Skibets Fart.

Kaptajnens Kabin og Officerernes Kamre samt Messen er indrettet midtskibs og er i enhver Henseende komfortable og rummelige. Bestiklukaf og Styrehus er anbragt i Hus ovenpaa Salonhuset.

Mandskabsrummene er indrettet agterude i Poopen med store, lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf. Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W.C. og Baderum.

Maskinen bestaar af 1 Lenz Standard Maskine, som udvikler 1.300 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 12 Knob lastet ved en Dybgang af ca. 15' 0".

Skibet er forsynet med Nikkelstaaalpropeller og elektrisk Lys saavel til alle Beboelsesrum som til Lastning og Losning.

I Prøveturen deltog fra Rederiet: Direktør J. Rummel, Chefen for det polske Handelsministerium's tekniske Afdeling: Boguslaw Bagniewski, Prokurist Waclaw Feodorowicz og Inspektør Jeziarski samt for British Lloyd: Inspektørerne A. Ørbech og C. Kruhøffer. Endvidere Repræsentanter fra Borsig samt Værftets Ledelse.

Prøveturen forløb tilfredsstillende i enhver Henseende, og ved Fartsprøven opnaaedes en Gennemsnitsfart af 13.5 Knob.

Efter Prøveturens Afslutning fortsatte Skibet til Gdynia.

Skibet føres af Kaptajn Kniaziew.

Et Søsterskib vil blive afleveret i Februar Maaned.

**Helbefaren Spurv**

Sømænd véd, at Katte er fanatiske Longtrudere: En Kat gaar om Bord paa et Skib her i Byen, gaar i Land i Newcastle, tager en Baad til Avstralien, forleker sig et Stykke Tid og starter saa til Amerika for ved Lejlighed maaske at gaa om Bord i en dansk Baad. Den faar altid en omhyggelig Behandling af Sømændene.

Noget mere ualmindeligt er det vistnok, at en Spurv gaar paa Langfart, skriver *Ekstrabladet*. Men det hænder. *Flensborg Avis* fortæller, at da Hapag-Motorskibet »Milwakee« nylig forlod New York, konstateredes det, at en Falk, en Græshoppe og en Spurv var blevet om Bord. Falken fangede Kaptajnen og forærede den til Hagenbeck. Græshoppen var saa uheldig at møde Spurven og var dermed naaet til Rejsens Ende. Men Spurven slog sig ned i Musiksalonen, blandt hvis mange Planter den hyggede sig. Kun var den ked af Musikken om Aftenen, og naar der blev fremvist Film, prøvede den forgæves at sætte sig paa Billederne af Træer.

Men ellers havde den det godt. Den blev fodret og plejet paa det bedste, og i godt Vejr fløj den muntert omkring Mastetoppene. Den dukkede op paa Kommandobroen og dybt nede i Skibes Indre — det faldt den ikke ind at forlade Skibet.

Man var spændt paa at se, om Spurven vilde gaa i Land i Irland, men det gjorde den ikke. Heller ikke Tyskland fristede — Spurven blev om Bord og er nu paa Vej tilbage til Amerika.

**REKLAMENS MAGT ER UNDERFULD —**

I disse daarlige Tider kan man maaske opleve, at Rederne lejer deres Skibssider ud til Reklame. Svenskerne synes at have gjort Begyndelsen. Det vakte ligefrem Opmærksomhed, da en svensk Dampner i sidste Uge kravlede op gennem Themsens med følgende Tekst og godt med det svenske Flag i gult og blaat: »Køber Jeres Træ i Sverige — Vi Svenskere køber vore Kul i England«.

**Hurtig Bjergning med Held**

Under stærk Taage Torsdag løb en norsk Dampner »Ulars« af Oslo, lastet med 5000 Tdr. Sild, ind paa inderste Revle ud for Husby ved Sønder Lyngvig. Svitser Bjergningsbaad »Bjørn«, der er stationeret i Esbjerg, blev tilkaldt af den norske Kaptajn og mødte Fredag Morgen og fik Dampneren slæbt af Grunden hen paa Dagen og bragt ind til Tyboron. Det kan her bemærkes, at det er en hurtig Redning med Held; thi det var i sidste Øjeblik, »Bjørn« fik Tag i den havarede Dampner, som nu skal repareres paa Aalborg Skibsværft, forinden den kan aflevere sin Last.

**Fanø Bombebøsse**

afholdt den 18. Januar Generalforsamling i Skibsrederiforeningens Lokale. Formanden, Kaptajn L. J. Holst oplæste Regnskabet, der balancerede med 4987 Kr., og han oplyste, at der er i Aarets Løb er uddelt til gamle Søfolk i Nordby og Sønderho 280 Kr. samt af den af Konsul Lauritzen i 1920 skænkede Gave i Aarets Løb udbetalt til gamle Sømænd og Sømændsenker 2440 Kr. i Understøttelse. Regnskabet godkendes. De efter Tur afgaaede Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajnerne M. J. Nielsen, P. A. Pedersen og Knud Nielsen genvalgtes samt genvalgtes Kaptajn Holst til Formand.

**POSITIONSLISTE**  
**PR. 2. FEBRUAR 1932****A**

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aaro*, Hjorth, afg. Grangemouth 23.1. til Algier.  
s.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 26.1. til Suez.  
s.s. *Aggersund*, Hansen, afg. Kbhvn. 30.1. til Grangemouth.  
s.s. *Alabama*, Karlensen, afg. Buenos Aires 9.1. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Kbhvn. 5.2. til Antwerpen.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Skagen 30.1. p. R. t. Middlebrough.  
s.s. *Allsund*, Petersen, afg. Newport News 25.1. til St. Thomas.  
s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, afg. Harstad 29.1.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. San Francisco 29.1. til Vancouver.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Sydney 28.1.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kolding 3.2. til Vejle.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Randers 3.1. til Buenos Aires.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Shanghai 15.1. til Pacifickysten.  
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Boston 1.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Auckland 23.1.  
m.s. *Australien*, Krarup, ank. Kbhvn. 27.1.

**B**

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Grimsby 1.2. til Esbjerg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 2.2. til Vestnorge.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**  
2. 2. 1932.

London .....	18,16	Madrid .....	42,00
New York .....	526,00	Amsterdam .....	211,85
Berlin .....	124,75	Stockholm .....	101,75
Paris .....	20,75	Oslo .....	98,90
Antwerpen .....	73,30	Helsingfors .....	8,05
Zürich .....	102,65	Prag .....	15,70
Rom .....	26,40		



s.s. *Birgit*, Lüsberg, ank. Kbhvn. 20.1.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 30.1.  
 m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. Singapore 30.1.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Emden 25.1.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Holbæk 28.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 30.1.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca 10.2. til Tanager.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Hampton Roads 20.1.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Gyhrs, afg. Rio 16.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 16.2. til Antwerpen.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Shimonoseki 30.1. til Vladivostok.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Key West 28.1. p. R. I. Nyborg.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Santa Fe 28.1.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Nueritas 20.1.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Panama 1.2.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 4.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Singapore 30.1. til Iloilo.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Nyborg 31.1. til Baytonen.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 12.2. til Newcastle.  
 s.s. *Douro*, Jonson, afg. Libau 6.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Thorshavn 31.1. til Island.  
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Holm, afg. Cartagena 3.2. til Lissabon.

s.s. *Elie*, Clausen, ank. Ancona 21.1.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Dungeness 3.1.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Marseille 30.1.  
 s.s. *Esland*, Egetoft, ank. Barcelona 31.1.  
 s.s. *Eshjerg*, Nielsen, Eshjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hamburg 31.1.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falsria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
 m.s. *Fionia*, Væring, afg. Colombo 31.1. til Penang.  
 s.s. *Flora*, Kajs, afg. Aarhus 5.2. til Newcastle.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Buenos Aires forv. 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Antwerpen 2.1.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Norfolk 26.1.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Harburg 15.1. til Wilmington.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Meinerlz, ank. Albert Edw. Dock 29.1.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. New York 28.1.

## H

s.s. *Hafnia*, ank. Aarhus 2.2.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Flensborg 30.1.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Aalborg 4.2. til Horsens.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 3.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

ABO

## 1/2 A. E. ERICKSON & CO., A. B. ÅBO · FINLAND

### STEVEDORES

### ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889  
 Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
 depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
 Inner road . . . . . 24 »  
 Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådensdal . . . . . 20 ft.  
 Harvaluoto . . . . . 18 »  
 Ättu . . . . . 20 »  
 Wartsala inner road . . . . . 16 »  
 » outer road . . . . . 20 »  
 Strömma inner road . . . . . 16 »  
 » outer road . . . . . 20 »  
 Hakkala . . . . . 19 »

BRAHESTAD

# WILÉN & LINDBERG

Etabl. 1912

INDEHAVER: AUGUST LINDBERG  
 RAAHE — BRAHESTAD  
 (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja)

Telegr.-Adr.:  
 » WILBERG, Brahestad.  
 Alle Sjøfarts Coder.

DAMPSKIBS-AGENTER = SKIBSMÆGLERE = FORSIKRINGSAGENTER = SPEDITØRER  
 Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference - The Finnish Shipbrokers' Association  
 AGENTER I KØBENHAVN: THE MARITIME AGENCY LTD.

WASA

## ADOLF LAHTI

### Uleaborg & Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
 Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEABORG  
 Coder: Boc, Scott's 1906, Watkin's 1904, Baltic Code, Zebra (3)  
 Seedienschlüssel, Owners' & Captains' Code

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsredarförening, Tel.-Adr. SVANLJUNG  
 Sveriges Segelfartygsförening  
 The Baltic and International Maritime Conference

ULEABORG

## 1/2 WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
 Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

KOTKA

RÅFSÖ

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 of The Finnish Shipbrokers Association.

KOTKA

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## CADENIUS & GRAHN 1/2 B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
 KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 22.1. til Panama Canalen.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Vancouver 6.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Venedig 26.1.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Antwerpen 13.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 12.2. til Leith.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. New Orleans 2.2. til Galveston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen pass. Gibraltar 25.1. p. R. t. Port Said.  
 m.s. *Jyllandia*, Kragelund, afg. Marseille 29.1. til London.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jagersborg*, Petersen, ank. Antwerpen 21.1.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Liverpool forv. 3.2. til Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Harburg 28.1. til Wilmington.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Hamborg 29.1.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen 9.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Danzig 25.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Marseille 27.1. til London.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Dunston 28.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Benecke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Svendborg 30.1. til Methil.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 30.1. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk V. 27.1.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 28.1.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Sfax 19.1. til Dundee.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 6.2. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Cadiz 1.2.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Granton 28.1.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos Aires 29.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Colombo 31.1. til Perim.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Genua 2.2. til Marseille.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stège-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 31.1.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. New York 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Aggerholm, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Aalborg 23.1.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Danzig 30.1.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. London 22.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Houston Tex 28.1.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle forv. 4.2. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, afg. Astoria, 23.1. til Panama Canalen.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Valencia 25.1.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Newcastle 24.1.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Preston 29.1. til Penarth.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Halifax 25.1.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aarhus 10.2. til Aalborg.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**



**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.*

KØBENHAVN

s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Frederikshavn 24.1.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 10.2. til Odense.

## S

s.s. *Saga*, Falck, afg. Trondheim 2.2.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Cardiff 28.1.  
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, pass. Cape Race 26.1. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Scotia*, ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux 1.2. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Catania 27.1.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, pass. Azores 22.1. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Sigrun*, Hav, afg. Randers 2.2. til Odense.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 29.1.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga forv. 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 13.2. til Leith.  
 s.s. *Stesvig*, Hansen, afg. Penarth 26.1.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Aarhus 1.2. til Østnorge.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. San Martin 28.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 22.1. til Barcelona.  
 s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Stettin 1.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antwerpen 2.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Sobora*, Hansen, ank. Tyne 20.1.  
 s.s. *Sonderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sonderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 25.1. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. San Pedro 12.1.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. Antwerpen 15.1. til Boston.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 3.2. til Gdynia.  
 s.s. *Tjaldur*, Raaschou, afg. Riga 2.2. til Zeebrugge.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Algier 2.2. til Tunis.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Skagen 31.1. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Tovell*, Vilsmark, ank. Kolding 30.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Kbhvn. 2.2. til Stettin.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 6.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Antilla 30.1.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Danzig 3.2.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 29.1.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Rouen 29.1.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Rosario 21.1.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Haderslev 2.2.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Tenerife 26.1.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 10.2. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 31.1.

## Y

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

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 1. FEBRUAR 1932

*Elisabeth*, Grube, ank. Jersey 27.1.  
*Frida*, Rasmussen, ank. Larvik 26.1.

*Helga*, Petersen, ank. Exmouth 24.1.  
*Nordstjernen*, Kristensen, ank. Marstal 28.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB  
KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statatlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

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

### Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### SEJL · FLAG OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 & 4326

### HOVEDSTADENS KULIMPORT A/S

IMPORT AF KUL, KOKES OG BRIKETTER

ENGHAVE BRYGGE  
KØBENHAVN

TELEFON:  
CENTRAL 1644  
(5 LEDNINGER)

### AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statatlef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

### D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsredereiers Protection Club

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

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

## KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN · UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 3. Februar 1932.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

167. Østersøen. Drivende Vrag.  
(N. f. S. Nr. 5/382. Berlin 1932.)  
Den 22. Januar 1932. En drivende Mast med Gaffel. c. 54° 30' N. 15° 50' E.
168. Sverige E.-Kyst. Klotet Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(Telegram fra <sup>4</sup>Karlsborg Radio.)  
Klotet Lys- og Fløjtetønde paa c. 56° 00' N. 15° 48' E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lystønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 2/30 1932.)
169. Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö S. Kyst. Gjaus Häll. Redningsstation oprettet.  
(U. f. s. Nr. 4/234. Stockholm 1932.)  
En ny Redningsstation er oprettet paa *Stora Karlsö* paa c. 57° 17' N. 17° 58',<sub>5</sub> E., ved *Gjaus Häll*. Stationen er udrustet med Raketapparat og Materiellet kan flyttes til forskellige Steder paa Øen.  
(Kort Nr. 268 og 269.)
170. Sverige. Gotland E.-Kyst. Bungenäs Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 4/284. Stockholm 1932.)  
*Bungenäs Fyr* paa c. 57° 49' N. 10° 05' E. er atter tændt.
171. Sverige E.-Kyst. Farvandet mellem Hävrings Fyr og V. Korpen Fyr. Vrag uskadeliggjort.  
(U. f. s. Nr. 4/233. Stockholm 1932.)  
Vraget af det tremastede Sejlskib, der ligger sunket i Farvandet mellem *Hävrings Fyr* og *V.-Korpen Fyr*, er nu uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget ved Middelvandstand ikke er under 12 m.  
*Hävrings Fyr*: c. 58° 36' N. 17° 19' E.  
(E. f. S. Nr. 50/2662 1931.)
172. Sverige. Stockholm S.-lige Skærgaard. Skrapan Fyr tændes. Viksten Lystønde inddrages. Måsknuv Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 49/4069 1931 og 1/8. Stockholm 1932.)  
1. Omkring den 1. April d. A. tændes paa Skæret *Skrapan* 58° 47' 25" N. (17° 58' 36" E. et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 5,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Flammens

Højde: 12,6 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa et 8 m højt, sort Betontaarn med hvidt Bælte. Fyret skal lyse, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 165° til 195°. | 7. Hvidt i Pej. fra 308° til 331°. |
| 2. Rødt i — - 195° - 228½°.        | 8. Rødt i — - 331° - 1°.           |
| 3. Grønt i — - 228½° - 246½°.      | 9. Grønt i — - 1° - 38°.           |
| 4. Hvidt i — - 246½° - 275°.       | 10. Hvidt i — - 38° - 53½°.        |
| 5. Rødt i — - 275° - 291°.         | 11. Rødt i — - 53½° - 96°.         |
| 6. Grønt i — - 291° - 308°.        | 12. Grønt i — - 96° - 165°.        |

2. Samtidig med, at *Skrapan* Fyr tændes, inddrages *Lystønden Vikstens* boj paa 58° 47' 13" N. 17° 57' 33" E. permanent.

3. Samtidig med de i (1) og (2) nævnte Forandringer forandres Lysvinklerne i *Måsknuv* Fyr paa 58° 51' 30" N. 18° 01' 08" E., saaledes at Fyret kommer til at lyse, som følger:

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 7° til 19½°. | 5. Grønt i Pej. fra 156° til 170°. |
| 2. Rødt i — - 19½° - 24°.        | 6. Hvidt i — - 170° - 184°.        |
| 3. Grønt i — - 24° - 29°.        | 7. Rødt i — - 184° - 196°.         |
| 4. Hvidt i — - 29° - 156°.       | 8. Hvidt i — - 196° - 219°.        |

Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

Den S.-lige røde Lysvinkel leder fri mellem Fyrene *Skrapan* og *Viksten*, den N.-lige skærmer for *Orngrund*.

173. Sverige. Öregrund Skærgaard. Getryggen Lystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 4/232. Stookholm 1932.)

Lystønden *Getryggen* paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er inddraget.

174. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr atter tændt. Taagesignal gives ikke.

(U. f. s. Nr. 4/283. Stookholm 1932.)

*Djursten* Fyr paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er atter tændt. — Taagesignal gives indtil videre ikke.

(E. f. S. Nr. 3/89 1932.)

175. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokalla Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/50. Helsingfors 1932.)

Fyret *Ulkokalla* paa c. 64° 20' N. 23° 27' E. er slukket for Vinterperioden.

176. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/51. Helsingfors 1932.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Nagelprick* c. 63° 06' N. 21° 26' E. *Storhästen*. *Norrgrynnan* övre og nedre. *Fågelskär*.

177. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nystad. Stånggrund Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/48. Helsingfors 1932.)

Fyret *Stånggrund* paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er slukket for Vinterperioden.

178. Finland. Åland. Eckerö. Käringsund Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/49. Helsingfors 1932.)

Fyret *Käringsund* paa c. 60° 14' N. 19° 32' E. er slukket for Vinterperioden.

179. Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/66. Helsingfors 1932.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Ämmänletto* c. 60° 27' N. 21° 38' E. *Kettumaa*.

180. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/39. Helsingfors 1932.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Lilla Fiskaren* c. 60° 29' N. 28° 06' E. *Halli*. *Kiuskeri*. *Vulkko*. *Rödholm*. *Häminkiletto*. *Pukkionsaari*. *Santiö*. *Parrio*. *Pisasaari*. *Mustamaa norra* og *södra*. *Orisaari*.

181. Finland. Finske Bugt. Trångsund. Fyr slukket for Vinterperioden.  
(U. f. s. Nr. 2/38. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Östra dykdalben* c. 60° 38' N. 28° 35' E. *Humallathi övre* og *nedre*. *Ravansaari övre* og *nedre*. *Pinkeli*. *Uraanportti norra* og *södra*. *Tuppuransaari*. *Kuninkaansaari*.
182. Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/37. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Särkkäluoto* c. 60° 18' N. 28° 48' E. *Virtaniemi*. *Kuninkaanniemi övre* og *nedre*. *Alvatinniemi*. *Rondö*.
183. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer nedlagt for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/40. Helsingfors 1932.)  
Lodsudkigsstationerne paa nedennævnte Pladser er lukket for Vinteren:  
*Björkö Sund*. *Viborg*. *Trångsund*. *Pükäpaasi*. *Kuorsalo*. *Stora Fiskaren*.
184. Letland. Riga-Bugt. Riga Havn. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1/6. Riga 1932.)  
N. for Exporthavnen er paa N.-Enden af den nylig byggede Dæmning paa c. 56° 59',<sub>1</sub> N. 24° 05',<sub>6</sub> E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. En Træpæl.  
(Kort Nr. 288.)
185. Letland. Ovisi Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
(N. t. M. Nr. 1/2. Riga 1932.)  
Fyrskibet *Ovisi* paa c. 57° 38',<sub>0</sub> N. 21° 36',<sub>2</sub> E. er midlertidig ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet.
186. Letland. Ovisi Fyr W. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 1/4. Riga 1932.)  
Vraget af „*Livonia*“, hvorfra Overbygningen rager over Vandet, ligger sunket paa c. 57° 34',<sub>4</sub> N. 21° 40',<sub>0</sub> E., 1,<sub>8</sub> Sm 279<sup>o</sup> fra *Ovisi* Fyr.
187. Letland. Libau. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.  
(N. t. M. Nr. 1/3. Riga 1932.)  
*Libau* Lys- og Fløjtetønde paa c. 56° 30',<sub>8</sub> N. 20° 51',<sub>5</sub> E. er bortdrevet fra Station.

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

188. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn ENE. Udkastning af Fyld. Midlertidig Afmærkning.  
I Anledning af en Oprensning af *Skovshoved* Havn vil der blive udkastet en Del Fyld paa en Plads beliggende godt uden for 5 m Kurven paa c. 55° 46' N. 12° 37'<sub>4</sub> E., c.  $\frac{3}{4}$  Sm ENE. for Havnen.  
En grøn Tønde uden Topbetegnelse udlægges midlertidig paa Stedet, hvor Fylden tippes.
189. Danmark. Sundet. København. Benzinhavn W. Bøje udlægges midlertidig til Brug ved Kapsejlads.  
En sort Bøje med sort Kurv som Topbetegnelse vil i Tiden 1. Juni—15. September 1932 midlertidig blive udlagt i *Svanenollebugten* paa 55° 43' (07",<sub>5</sub>) N. 12° 35' (41") E., c. 230 m W. for W.-Kanten af Indløbet til *Kalkbrænderihavnen*, til Brug ved Kapsejlads.  
Tønden er Skibsfarten uvedkommende.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

190. Danmark. Isefjord. Holbæk-Fjord, gravede Rende. Ouro. Ledebaaker opført.  
Paa S.-Enden af *Ouro* er opført 2 Ledebaaker, som holdt overet i Pejling  $61\frac{1}{2}^{\circ}$  leder gennem den gravede Rende i *Holbæk-Fjord*.  
Bagbaaken er en 8 m høj Stangbaake med rød Trekant med lodret, hvid Stribe og med Spidsen nedad paa  $55^{\circ} 45'$  ( $19''$ ) N.  $11^{\circ} 49'$  ( $35''$ ) E.  
Forbaaken er en 9 m høj Stangbaake med rød Trekant med lodret, hvid Stribe og med Spidsen opad paa  $55^{\circ} 45'$  ( $06''$ ) N.  $11^{\circ} 48'$  ( $53''$ ) E., 850 m  $241\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Bagbaaken.  
(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 197 og 201. Havnelods, Side 83. Søsm.-Fort. Side 72, Nr. 23 a og 23 b.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

191. Rusland. Hvide Hav. Sosnovetz Island. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 138. London 1932.)  
Taagesignalet ved *Sosnovetz Island Fyr* paa c.  $66^{\circ} 29'$  N.  $40^{\circ} 43'$  E. afgives nu med Nautofon. Signalet er 5 Stød hver  $46\frac{1}{2}^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $1,5^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $1,5^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $5^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $1,5^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $24^s$ . — I Tilfælde af, at Nautofonen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Kanon som hidtil.
192. Rusland. Lapland. Voronkovskoi Point. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 135. London 1932.)  
Taagesignalet fra *Fyret* paa *Voronkovskoi Point* paa c.  $69^{\circ} 44'$  N.  $33^{\circ} 06'$  E. afgives nu med Nautofon. Signalet er 4 Stød hver  $1^m$ , Stød  $5,3^s$ , Pause  $5,0^s$ , Stød  $5,3^s$ , Pause  $1,8^s$ , Stød  $5,3^s$ , Pause  $1,8^s$ , Stød  $5,3^s$ , Pause  $29,0^s$ . I Tilfælde af, at Nautofonen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver  $8^m$ , eller, hvis et Skibs Taagesignal høres, Et-Skud hver  $4^m$ .
193. Danmark. Vyl Fyrskib. Forestaaende Forandringer udsat.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/166 1932 meddeles, at de deri omtalte Forandringer ved *Vyl Fyrskib* paa c.  $55^{\circ} 21'$  N.  $7^{\circ} 40'$  E. er udsat i c. 3 Uger og først vil finde Sted i første Halvdel af Marts d. A. Nærmere Meddelelse vil fremkomme.  
(E. f. S. Nr. 4/166 1932.)
194. Holland. Zeegat van Texel. Nieuwediep Havn. Taagesignal i Uorden.  
(B. a. Z. Nr. 22/199. 's-Gravenhage 1932.)  
Taagesignalet med Sirene ved *Nieuwediep Havn* er for Tiden i Uorden, men vil snarest atter blive bragt i Orden. c.  $52^{\circ} 58'$  N.  $4^{\circ} 47'$  E.

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

195. England S.-Kyst. St. Catherine Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 2. Trinity House, London 1932.)  
Omkring den 9. Maj d. A. vil Taagesignalet ved *St. Catherine Fyr* paa c.  $50^{\circ} 34'$  N.  $1^{\circ} 18'$  W. blive forandret til To-Stød hver  $1^m$ , Stød  $2\frac{1}{4}^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2\frac{1}{4}^s$ , Pause  $53\frac{1}{2}^s$ .

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

196. Island N.-Kyst. Oplysning om Fyrs Pladser.  
Ved en sidste Sommer foretagen Triangulation fandtes nedennævnte Fyrs Pladser at være, som følger:  
*Hrisey Fyr*:  $66^{\circ} 01' 06''$  N.  $18^{\circ} 24' 14''$  W.  
*Hjalteyri Fyr*:  $65^{\circ} 51' 07''$  N.  $18^{\circ} 11' 40''$  W.  
*Flatey Fyr*:  $66^{\circ} 09' 48''$  N.  $17^{\circ} 50' 38''$  W.  
*Tjornes Fyr*:  $66^{\circ} 12' 24''$  N.  $17^{\circ} 08' 52''$  W.  
(Kort Nr. 212 og 270. Fyr-Fort. Nr. 817, 818, 823, 825\_A, samt Tillæg Nr. 1.)

197. Afrika W.-Kyst. Angola. Kongo Munding. Oplysning om Fyrs Pladser.  
(N. f. S. Nr. 4/267. Berlin 1932.)  
Efter fornylig foretagne Observationer ligger nedennævnte Fyr paa følgende Pladser:  
*Ponta Padrão* Fyr paa  $6^{\circ} 04' 23''$  S.  $12^{\circ} 19' 57''$  E. og  
*Moita Séca* Fyr paa  $6^{\circ} 06' 38''$  S.  $12^{\circ} 16' 28''$  E.
198. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. St. Croix Floden. Dog Island Fyr forandres. Taagesignal oprettes.  
(N. t. M. Nr. 3/125. Washington 1932.)  
Omkring den 1. Maj d. A. forandres *Dog Island* Fyr paa c.  $44^{\circ} 55'$  N.  $66^{\circ} 59\frac{1}{2}'$  W. til at vise Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ . Iøvrigt uforandret.  
Samtidig installeres en Sirene, der skal give Et-Stød hver  $30^s$ . Stødets Varighed:  $5^s$ .
199. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 3/126. Washington 1932.)  
*Mount Desert* Fyr paa c.  $43^{\circ} 58'$  N.  $68^{\circ} 09'$  W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink  $1,3^s$ , Mørke  $13,7^s$ . Samtidig er Fyrets Lysevne betydelig forøget.
200. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. Stratford Point Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 3/128. Washington 1932.)  
Taagesignalet ved *Stratford Point* Fyr paa c.  $41^{\circ} 09'$  N.  $73^{\circ} 06'$  W. afgives nu med Tyfon. Signalet er To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $23^s$ .
201. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 166. London 1932.)  
En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ , er udlagt paa  $41^{\circ} 07'$  ( $55''$ ) N.  $72^{\circ} 53'$  ( $48''$ ) W.

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

202. Jamaica. Annatto Bugt. Ledefyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 116. London 1932.)  
I. a. *Gibraltar* Værft Forfyr paa  $18^{\circ} 16'$  ( $50''$ ) N.  $76^{\circ} 47'$  ( $10''$ ) W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}^s$ . Flammens Højde:  $6,4$  m. Synsvidde: 7 Sm. Hvid Jernstøtte.  
b. *Gibraltar* Værft Bagfyr, c.  $0,06$  Sm  $123^{\circ}$  fra (a), er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $\frac{1}{2}^s$ . Flammens Højde:  $13,7$  m. Synsvidde: 7 Sm. Hvid Jernstøtte.  
II. a. Forfyret paa  $18^{\circ} 16'$  ( $40''$ ) N.  $76^{\circ} 48'$  ( $00''$ ) W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 7 Sm.  
b. Bagfyret c.  $0,06$  Sm  $232^{\circ}$  fra (a) er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $1^s$ . Flammens Højde:  $8,2$  m. Synsvidde: 7 Sm.
203. Uruguay Colonia Red. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 167. London 1932.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $34^{\circ} 29'$  S.  $57^{\circ} 53'$  W.,  $2,0$  Sm  $83\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Farallon* Fyr.
204. Chile. Magellan Stræde. Oplysning om Radiostationer.  
(U. f. s. Nr. 2/156. Stockholm 1932.)  
1. *Magallanes* Radiostation er oprettet paa  $53^{\circ} 09' 53''$  S.  $70^{\circ} 54' 07''$  W. Kalde-signal: CCN. Bølgelængde: 500 kc/s. (600 m). Type A 1. Der holdes Vagt Døgnet rundt.  
2. *Bories* Radiostation, Kaldesignal CCB, er nedlagt.



**205. Chile. Tabon Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 175. London 1932.)

Paa den W.-lige Top af *Tabon Island* er paa c.  $41^{\circ} 55' S.$   $73^{\circ} 10' W.$ ,  $5,0$  Sm  $148\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Bajo Corvico* Fyr, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $8,5^s$ . Flammens Højde: 59 m. Synsvidde: 11 Sm. Et 13 m højt, hvidt Stentaarn.

**206. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Los Angeles Havn. Los Angeles Havnefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 3/144. Washington 1932.)

*Los Angeles* Havnefyr paa c.  $33^{\circ} 43' N.$   $118^{\circ} 15' W.$  er forandret og viser nu grønt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink  $1,2^s$ , Mørke  $13,8^s$ . Samtidig er Fyrets Lysevne betydelig forøget.

(E. f. S. Nr. 749/2639 1931.)

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****207. Frankrig. Porquerolles Island. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 150. London 1932.)

En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt paa c.  $43^{\circ} 02' N.$   $6^{\circ} 13' E.$ ,  $1,94$  Sm  $348\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Semaforen paa *Porquerolles Island*.

**208. Adriaterhavet. Jugoslavien. Fiume Bugt. Ostro Pynt Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 1/3. Split 1932.)

*Ostro Pynt Fyr* paa c.  $45^{\circ} 16',3 N.$   $14^{\circ} 33',7 E.$  er forandret og viser nu hvidt, fast Lys med Et-Blink hver  $1^m$ , fast Lys  $42^s$ , svagt Lys  $8^s$ , Blink  $2^s$ , svagt Lys  $8^s$ .

**209. Adriaterhavet. Jugoslavien. Planina (Morlacc) Kanal. Prvic Fyr forandret,**

(A. a. N. Nr. 1/4. Split 1932.)

*Prvic* hvide, faste Fyr paa c.  $44^{\circ} 55',8 N.$   $14^{\circ} 46',1 E.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $4^s$ .

**210. Bulgarien. Sorte Hav. Kap Eminoh. Fyr midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 140. London 1932.)

*Kap Eminoh Fyr* paa c.  $42^{\circ} 42' N.$   $27^{\circ} 54' E.$  viser midlertidigt hvidt, fast Lys.

**211. Algier. Arzeu. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 145. London 1932.)

En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa c.  $35^{\circ} 51' N.$   $0^{\circ} 17' W.$ ,  $0,97$  Sm  $183\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Arzeu Island Fyr*.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****212. Persiske Bugt. Bahrein Havn. Baake genopført.**

(N. t. M. Nr. 168. London 1932.)

*Ras Zarwan* Baake paa c.  $26^{\circ} 15' N.$   $50^{\circ} 33' E.$  er genopført.  
(E. f. S. Nr. 2/75 1932.)

**213. Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Beira Anduvning. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 153. London 1932.)

En sort og rød, vandret stribet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , er udlagt paa  $20^{\circ} 00' 00'' S.$   $35^{\circ} 03' 24'' E.$

**214. Malayiske Halvø W.-Kyst. Skær.**

(N. t. M. Nr. 136. London 1932.)

1. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa  $11^{\circ} 22' (30'') N.$   $98^{\circ} 04' (50'') E.$
2. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa  $10^{\circ} 15' (00'') N.$   $98^{\circ} 19' (20'') E.$
3. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa  $9^{\circ} 44' (40'') N.$   $98^{\circ} 01' (15'') E.$
4. Et Skær, der er tørt ved  $1,2$  m Lavvande, ligger paa  $9^{\circ} 41' (40'') N.$   $98^{\circ} 01' (24'') E.$
5. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa  $9^{\circ} 41' (30'') N.$   $98^{\circ} 03' (45'') E.$
6. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa  $7^{\circ} 20' (00'') N.$   $99^{\circ} 15' (45'') E.$

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

215. **Formosa. Garan Bi. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 172. London 1932.)  
*Garan Bi* Fyr paa c. 31° 54' N. 120° 51' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 5<sup>s</sup>, Mørke 5<sup>s</sup>. Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 48/2595 1931.)
216. **Sibirien. Shkota Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 2395. London 1931.)  
*Shkota* Fyr paa c. 43° 05' N. 131° 51' E. er nu synligt i Pejlinger fra 297° til 307°. Iøvrigt uforandret.
217. **Sibirien. Kap Barsargina. Taagesignal nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 2395. London 1931.)  
Taagesignalet med Klokke paa Kap *Barsargina* paa c. 43° 04' N. 131° 58' E. er nedlagt.
218. **Sibirien. Kap Nizmenni. Oplysning om Fyr og Taagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 2395. London 1931.)  
1. Kap *Nizmenni* Fyr paa c. 43° 31' N. 135° 10' E. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7,1<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 0,6<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 0,6<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 63 m. Synsvide: 21 Sm.  
2. Hvis Taagesirenen kommer i Uorden afgives Taagesignal med Klokke i Forbindelse med Kanonskud.
219. **Japan. Honshu S.-Kyst. Kona Saki. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 159. London 1932.)  
Paa 102 m Højen *Kona Saki* er paa c. 34° 17' N. 136° 42' E., c. 0,21 Sm 350° fra 80 m Triangulationsmærket paa *Taso Saki*, tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 94 m. Synsvide: 14 Sm. En c. 7 m høj Træmast.

## 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 Bay of Biscay Pilot.  
R Norway Pilot, Part II.  
N 5073 North Atlantic Ocean. — Konturkort, der viser Fiskegrunde fra 33° N. til 75° N. og fra 70° W. til 60° E.  
N 77 Plans on the North Coast of Spain. Gijon bay. Luanco bay. Ribadesella harbour. Ria de Aviles. Ria de San Vicente de la Barquera.  
R 109 England, East Coast. — Entrance to the River Humber.  
R 336 Queensland. — Stonehaven anchorage. Approaches to Flat Top island.  
R 758 Madagascar. — Cape St. Andrew to Antongil bay.  
R 3593 Southern Ocean. — South Sandwich islands.  
R 1480 West Indies. — Tobago to Tortuga.  
† 77 North Coast of Spain. — Bay of Gijon.  
† 710 Anchorages on north coast of Spain.  
† 725 Plans on north coast of Spain.  
† 726 Harbours on north coast of Spain.

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

220. Danmark. Kattegat. Grønne-Revle. Sten bortsprængt.

1,5 m Stenen paa  $55^{\circ} 59' (02'')$  N.  $11^{\circ} 46' (24'')$  E. er bortsprængt og mindste  
Dybde paa Stedet er nu 4 m.

(Kort Nr. 287, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 189.)

---

## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

#### 1931

- 44/2368 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr.* Midlertidigt Radiofyr oprettet.  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt.* Undervandshindring.  
46/2461 *Tyskland. Kieler-Bugt. Büll Fyr NE.* Vrag „Hans“.  
50/2661 *Sverige S.-Kyst. Falsterborev Fyrskib ENE.* Vrag „Grethe“ afmærket.

#### 1932.

- 2/63 *Tyskland. Femersund.* Vrag „Helene“.  
2/64 *Tyskland. Kieler-Fjord.* Advarsel.  
3/90 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib* flyttes.  
5/185 *Lettland. Ovisi Fyrskib* midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetonde.  
5/186 *Lettland. Ovisi Fyr W.* Vrag „Livonia“.

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

#### 1930

- 38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Strøby Singelsværk E.-lige Tovbane.* Rester af Brohovod og Møllepilller. Advarsel.  
38/1884 *Danmark. Lille-Bælt. Barsø E.* Vrag „Ingeborg“ afmærket.

#### 1931

- 35/1943 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.  
38/2136 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Uddybning og midlertidig Afmærkning.  
41/2240 *Danmark. Sundet. Kastrup Havn.* Havnearbejder. Forbaake nedlægges midlertidig og flyttes. Ledefyr midlertidig slukket. Oplysning om Afmærkning.  
50/2671 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen.* Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.

#### 1932

- 1/7 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre.* Skydning.  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
4/142 *Danmark. Smaalands-Farvandet.* Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 1929

- 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.

#### 1930

- 2/77 Pkt. 3. *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
28/1409 *Danmark. Kattegat. Randers-Fjord.* Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.  
50/2418 *Danmark. Kattegat. Hjelm N.* Vrag „Else“.

#### 1931

- 5/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby.* Afmærkning af Bro piller til Bro under Bygning.  
26/1486 *Danmark. Limfjorden. Odde-Sund.* Ramning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.  
31/1726 *Sverige. Kattegat. Morups Tånge Fyr.* Radiofyr til Forsøg.

## 1931

- 43/2329 } *Danmark. Kattegat. Fornæs N.* Oplysning om Vrag „Hunte“.  
 44/2365 }  
 44/2366 } *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby.* Fyr midlertidig slukket. Fyr flyttes midlertidigt.

## 1932

- 1/10 *Danmark. Kattegat. Egense S.* Skydeplads.  
 1/12 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal.* Vandstand. Ledefyr.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1931

- 3/130 *Skotland. Cromarty Firth* Ankerplads. Bjergning af Vrag. Sejladsforskrifter. Advarsel.  
 17/912 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E.* Lystønde med Taageknaldsignal udlægges til Forsøg.  
 36/2117 *England. North Inner Dowsing Tønde N. og W.* Tilsanding. Advarsel.  
 43/2340 *England. Humber Fyrskib SW.* Vrag „Lucerne“ afmærket.  
 44/2372 *England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib SW.* Vrag afmærket.  
 44/2373 *England. Newcome Sand.* Vrag „Bob Read“ afmærket.  
 46/2473 *Belgien. Wandelaar Fyrskib SE.* Vrag afmærket.

## 1932

- 2/70 *Nordsøen.* Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
 4/146 *Orkney Øerne. North Ronaldsay.* Taagesignal oprettes.  
 4/166 } *Danmark. Vyl Fyrskib.* Oplysning om Taagesignaler. Tonehøjde for Nautofon forandres.  
 5/193 } *Undervandstaagesignal bortfalder. Radiotaagesignal forandres. Dagmærke flyttes.*

## Island og Færøerne.

## 1931

- 8/400 *Island W.-Kyst. Breidifjördr. Klofningar Fyr.* Advarsel.  
 8/401 *Island W.-Kyst. Breidifjördr. Krókafjardarnesill.* Dybde aftaget. Advarsel.  
 31/1744 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmanna* Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.  
 42/2301 *Island E.-Kyst. Fáskrúðsfjördr. Hafnarnes Fyr* midlertidig forandret.  
 47/2524 *Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr* midlertidig slukket.

## 1932

- 4/151 *Færøerne. Nolso Radiofyr. Myggenæs Radiofyr.* Bølgelængde og Tonehøjde forandres.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1931

- 8/412 *England.* Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelsskibe og *britiske* Luftfartøjer i Nød.  
 48/2599 *Finland.* Oplysning om Isbrydernes Anvendelse.  
 49/2650 *Sverige.* Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32.  
 49/2651 *Sverige. Karlsborg Radio.* Ismeldinger.  
 49/2652 *Tyskland.* Bestemmelser om den *tyske* Istjenestes Organisation.

## 1932

- 1/19 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/20 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i *danske* Farvande.  
 1/21 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/22 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmeldinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 1/23 *Danmark.* Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/25 *Island. Islandske Fyr.* Advarsel.  
 2/77 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK,  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} Lambrose
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## LIMFJORDSØSTERS COMPAGNIET

NYKØBING M. DANMARK



TELEGRAMADRESSE:

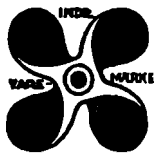
LIMFJORDSØSTERS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'



**BRUG**  
**Holzapfels**  
**Bundfarver**  
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

Tel. Addr. Solberg Established 1876 Telephone 188 R. C. Dunkerque No. 3295

**ADOLF SOLBERG & CO.**

SUCCESSORS  
 SOCIÉTÉ FRANCO-SCANDINAVE  
**SHIPCHANDLERS & BUTCHERS**  
 PROVISION, DECK, ENGINE & BONDED STORES  
 Wine & Spirits Merchants

**CONTRACTORS FOR DRYDOCKING**  
 16, Quai de la Citadelle \* **DUNKERQUE**

**O/Y HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902 Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

**ULEABORG & HAUKIPUDAS**

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

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

**D. EKLOF & CO.**

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

**LENNART BACKMAN**

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

**WASA**

Dampskibs- & Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
 København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.

Agent for Danske Sejlskibsredere's Protection Club, Svendborg.  
 Tel.-Adr. LENNART, WASA

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

**WASA (Finland)**

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

**A.B. VICTOR EK O.Y.**

TELEGR. ADRESSE: VICTOREK CODER: WASA ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsexpedition,  
 Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
 Assurance, Rederi.

**O.Y. LAINE & NORDLUND LTD.**

**RAUMA & DISTRIKT, Finland**

Skibsmæglere — Dampskibsagenter — Befragtning  
 Spedition — Assurance — Tømmeragenter

Agenter for: Finska Ångfartygs Aktiebolaget  
 Det Forenede Dampskibsselskab, København

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference  
 Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA Coder: A. 1 — Scotts 96  
 New Zebra — The Boe Code

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

**O. W. HACKLIN & Co.**

Skibsmæglere — Befragtning  
 Forsikring — Havariagenter — Speditører

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

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

**WILTON'S**

**ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

**REPARATIONSVERFT**

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. TELEFON-NR.:  
 „WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker, 14-15 8128-8148

**BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST**

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
 Telf. Central 1504.

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

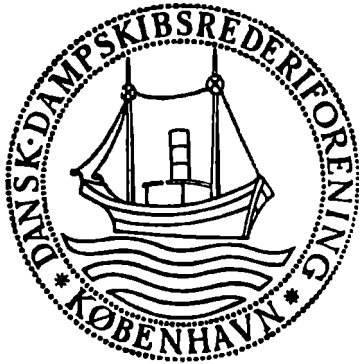
— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 7

FREDAG 12. FEBRUAR 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det Danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1806, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A.S., Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

Onsdag Formiddag.

MENS  
TÆRNINGERNE  
KASTES

Mens disse Linier skrives, synes det som om den truende Lock-out og dens makabre Følgesvende, Storstrejke og Lammelse af Forretningslivet, er ved at blive jaget paa Flugt. Sker dette, tilkommer Æren herfor udelukkende Statsminister Stauning, som, undgaaende store Ord og larmende Trusler, med utrættelig Energi og Overtalelsens Inderlighed har faaet de to stridende Parter ind paa Kompromisets snævre Sti. Han har igen vist sig at være hele Landets Statsminister, ikke et enkelt Partis.

Det er utvivlsomt rigtigt, at ogsaa Funktionærernes og Arbejdernes Lønninger maa tilpasses efter Varepriser og efter Lønningsniveauet i andre Lande. Men man kan ikke med Billighed forlange, at Arbejderne skal tage *baade* en Nedskæring og binde sig tre Aar ud i Tiden, naar ingen kan se blot 3 Maaneder ind i Fremtidens økonomiske Tykning. Det kan udmærket godt være, at en saadan Ordning vilde være til Arbejdernes Gunst. Man skal intel forsørge. Hvis Erhvervslivet følger den nuværende Retningspolitik og fortsætter ad Haabløshedens Vej til Golgatha, ja, saa vilde de tyve Procent Nedskæring unægtelig være en billig Forsikrings-Præmie. Vel og mærke, hvis Arbejde var nogenlunde garanteret! Paa den anden Side kan det ogsaa være, at vi staar overfor en Inflation, at Kronens Værdi forrykkes nedad i Forhold til baade Guld-Valutaerne og Sterling, eller i alt Fald i Forhold til Varepriserne. Hvad ved vi? Men under Omstændigheder betyder de tre Aars Kontrakter, at Arbejderne berøves Mulighederne for Lønregulation opad, den *Chance*, hvorpaa hele vort nuværende System hviler, og som er et af dets mest tiltrækkende og inciterende Momenter. Det er jo dog den, der lader os opretholde den maaske noget fiktionære Bevidsthed om at være fri Borgere i et frit Land.

Ogsaa for Skibsfarten vilde en Arbejdsstandsning være en Ulykke. Den er i Forvejen ramt haardt af den »naturlige« Lammelse af det *internationale* Forretningsliv, en »unaturlig« Paralysering af den *ationale* Vareomsætning kunde blive skæbnesvanger.

STATSHJÆLP  
TIL VÆRFTER  
ELLER REDERE?

The Baltic and International Maritime Conference har henvendt sig til Handelsminister Hauge og protesteret imod, at den danske Regering agter at udvide Eksportkrediten til ogsaa at omfatte en Kredit paa 15 Millioner Kroner til Nybygning ved danske Værfter til danske Rederier.

»Conferencen« har i Aarenes Løb rettet lignende Protester, hvilende paa kraftige Generalforsamlings-Resolutioner, til andre Nationer. Resultatet af disse Protester har i de fleste Tilfælde været negativt.

Hvad denne Protest vil føre til, er vanskeligt at sige, da man ikke kender Regeringens Stilling til



## DE STORE OPLÆGNINGER



Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening havde i Tirsdags alt i alt 110 Skibe af 234,825 Tons Brutto, 364,885 Tons Dødvægt oplagte. Dette er 4,575 Tons mindre end forrige Uge.

Der er vedblivende oplagt ca. 27,000 Tons anden Tonnage, tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke medtaget den oplagte Sejlskibstonnage.

denne specielle Sag. Vi har derimod vor Søfartsminister, Statsminister Staunings Mening om selve Princippet i fast Minde. Han udtalte for et Par Aar siden til *Scandinavian Shipping Gazette* i et analogt udenlandsk Tilfælde, at han opfattede slige Beslutninger som et internt Spørgsmaal, hvori fremmede Nationer ingen Ret havde til at blande sig. Det er usandsynligt, at han har ændret Mening om dette Spørgsmaal siden da.

Skibsfartens Holdning er ikke helt klar. Vi kender Trampredernes Holdning igennem den Protest, som Konsul Chr. Andresen, Dansk Dampskibsrederiforenings højtansete Næstformand har offentliggjort. Men jeg tager næppe fejl, naar jeg siger, at Ruteselskaberne godt kunde tænke sig at udvide deres Ruter med Skibe, der er bygget paa samme favorable Vilkaar paa danske Værfter som deres udenlandske Konkurrenters, eller at erstatte ældre Baade med nye, der kan erhverves paa lempelige Betalingsvilkaar. Iøvrigt er det vanskeligt, i alt Fald for mig, at se, at det er mere dadelværdigt at bygge Skibe paa Kredit til sine egne end til fremmede.

I en Række Provinsblade af forskellig Partifarve foreslaas det at benytte nogle af disse 15 Millioner Kroner til at bygge Diesel-Trawlere til Havfiskeri for. Det er maaske ikke nogen daarlig Ide; for vore Værfter og dets Arbejdere er den i alt Fald ubetinget god.

Fra anden Side har man ogsaa foreslaaet, at nogle af disse Penge anvendtes til at lette Skibsfartens vanskelige Kaar ved nogle Skibsfartslaen. Som Forholdene har udviklet sig, bliver danske Redere sikkert nødsaget til at sælge nogle af deres Skibe til Udlandet. Og det maa blive de nyeste og bedste — de gamle vil ingen købe, og deres Værdi er i alt Fald for Øjeblikket yderst problematisk. Men unægtelig er der noget parodisk i Tanken at sælge nye Skibe med stort Tab — for det er uundgaaeligt, naar man afhænder Skibe i en Tvangssituation og Krisetid — og saa bevillige Millioner til at bygge andre nye Skibe for.

### ARGENTINAS KOMMENDE KORNAFSKIB- NINGER

Beregninger over de kommende Maaneders Afskibninger fra Argentina er foretaget af »The Times of Argentina«. I Fjor beløb Korneksporten, d. v. s. Eksporten af Hvede, Mel, Majs, Hørfø og Havre sig til rundt regnet 16,000,000 Tons. For 1932 siges at følgende Tillæg til Eksporten at være mere eller mindre sikre: 3,750,000 Tons Hvede og Mel; 450,000 Tons Hvede af uafskibet gammel Høst, 2,250 Tons Hørfø, 1,100,000 Tons Majs af gammel Høst og 550,000 Tons Havre. Der er saaledes 8,000,000 Tons rede til Eksport, rent bortset fra den Majshøst, der nu er under

Opvækst. I Fjor afskibede Argentina over 9,750,000 Tons Majs. Høsten var i enhver Henseende fortrinlig, og det vilde ikke være klogt, udtaler ovennævnte Tidsskrift, at vente en større Ydelse pr. Hektar af den Høst, der nu staar paa Markerne. »Men vi maa ikke glemme, at vi har beplantet et langt større Areal med Majs i Aar, og at der til Dato praktisk talt ingen Klager har lydt fra nogen Del af Landet.« Hvis Gennemsnitsydelsen pr. Hektar fra i Fjor holder sig konstant, vil et Eksportoverskud paa næsten 12 Millioner Tons kunne opnaas. Under denne Forudsætning — thi »hvis« et kan man ikke ganske ignorere — og under Hensyntagen til, at noget af Høsten ødelægges i de kommende Par Uger, vil der stadig være et lige saa stort Eksportoverskud som for 1931-Høsten, der til sidst kom op paa 9,500,000 Tons. I hvert Fald, naar man fuldtud tager Hensyn til alle Eventualiteter, er »Times of Argentina«, hvis Spaadomme som oftest slaar til, overbevist om, at Korneksportoverskudet for det næste halve Aar sandsynligvis vil beløbe sig til godt 1,000,000 Tons pr. Maaned. »Vi tror, at man vil skynde sig saa meget med at faa Hveden, Hørføene og Majsen af gammel Høst afsted, at Gennemsnitseksperten for de første tre- fire Maaneder vil komme op paa over 1,250,000 ons. Hvad der derefter sker, ligger stadig i Gudernes Haand. Det er konstateret, at Argentina har Korn nok til at tiltrække adskillige Tramp-Baade, der er gaet ud i Ballast, og Afskiberne vil ikke være i Stand til at skære Fragterne ned under det Niveau, der er acceptabelt for de Baade, der er gaet ud i Ballast, medmindre Rederne, som det skete i November og i Begyndelsen af December, ligger og underbyder hinanden, slutter vor argentinske Kollega.



## STATENS STORE SKIBSBYGNINGS- PLANER

I Mandags blev Arbejdet udbudt paa den ny Store Bælts-Færge, og 14 Dage senere følger Udbydelsen af Motorskibet til Kalundborg-Aarhus Ruten. Statsbanernes Søfartschef Neergaard udtaler, at Bygningen af disse to ny Skibe betyder Beskæftigelse af mange Folk et helt eller maaske halvandet Aar paa hvert Fartøj. Byggesummen er naturligvis afhængig af Konkurrencen, men for Færgens Vedkommende bliver der Tale om et Beløb paa 2—3 Mill. Kr. Betingelserne er udsendt til Burmeister & Wain, Orlogsværftet, Helsingør, Odense og Nakskov. Foruden disse Nyarbejder vil Statsbanernes Færger i de kommende Maaneder blive sendt til den aarlige Gennemgang, og her vil ogsaa Aalborg og Frederikshavn komme i Betragtning.

## FINLANDS REDAREFÖRENING

Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette* erfarer er en finsk Rederiforening under Dannelselse. Ifjor blev en Komité nedsat til at undersøge, om der var Jordbund for en saadan. Komitéen mener, at der er. Den har udarbejdet et detailleret Forslag til Dannelselse af *Finlands Redareförening* paa meget bred Basis. Ifølge dette skulde enhver finsk Reder, der disponerer over mere end 100 Brutto Tons Dampere og Motorskibe, være valgbar som Medlem.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### VENDEPUNKTET I VERDENS ØKONOMISKE HISTORIE

Begivenhedernes Udvikling lader os næsten ikke lænere være i Tvivl om, at den Kendsgerning, at Storbritannien den 21. September 1931 forlod Guldstandard, betegner et Vendepunkt i Verdens økonomiske Historie. Efterkrigstidens internationale Guldstandard er for stædse brudt sammen, og det kan med Sikkerhed forudsiges, at den aldrig vil blive genoprettet i sin oprindelige Form. Vor Opgave bestaar ikke længere i bare at komme over særlig ondartet Depressionsperiode i Verdenskonjunkturerne, men i at rekonstruere og reorganisere den internationale Handel og det internationale Kreditgivnings-system paa en helt ny Basis. Følgelig kan det ikke anslages, at fremtidige Konjunkturbevægelser i de individuelle Lande vil finde sammen i Tid.

Den Opfattelse, at man kunde skyde Genvej til gode Tider ved at erstatte den naturlige økonomiske Udvikling med et »manipuleret« internationalt Mønt- og Kredit-system, har vist sig at være fejlagtig. Man maa opgive alt Haab om at finde en øjeblikkelig Udvej fra Overproduktionen, den skæve Investering og alle de Ekstravaganser, som Regeringerne tillod sig i en organiseret, international Sammensværgelse om at inflahere Verdensprisniveauet tilbage til 1929-Prisniveauet. Skont en moderat Hævning af Prisniveauet nok lader sig realisere, vil Prisniveauernes Bevægelser i 1932 hovedsagelig blive bestemt af, hvorledes de enkelte Nationer stiller sig overfor den økonomiske Situation. Man maa finde sig i store Tab og fortage drastiske Reorganisationer, og under denne Proces er det muligt, at der finder lokale Inflationer af de lokale Prisniveauer Sted. Krigsgælden og Skadeerstatningsbetalingerne danner kun en Del af dette generelle Retningsarbejde, der oprindeligt hovedsagelig er af kommerciel og finciel Natur.

Forsaa vidt Storbritannien fører en fornuftig Politik, og dens Folk er villig til fortsat at bringe Ofre og modig gaa Fremtiden i Møde, er der ikke Grund til at vente andel, end at Storbritannien i Slutningen af 1932 viser

Vejen ud af Krisen. Denne Genrejsning maa naturligvis skride langsomt og lovende frem, men den maa være kontinuerlig. Mange baade offentlige og private Problemer fra det gamle »internationale Systems« Tid venter endnu paa at blive løst, og selv under det nu ventede System med selvstændige Handelsgrupper, vil stadigvæk det ene Lands Velstand for en væsentlig Del være afhængigt af Velstanden i Verden som Helhed.

Uheldigvis tror man stadig i mange Lande, at den eneste Udvej er en Verdensinflation. Hvis man haardnakket og vedblivende vil indtage denne Holdning, betyder det kun, at naar man endelig staar overfor Realiteterne, vil de fornødne Reorganisationer og Tilpasninger vise sig at være saa drastiske, at mange alvorlige økonomiske Krak bliver uundgaaelige.

Fra *Federation of British Industries'* Kriseberetning.

### DANSK-ENGELSK SAMHANDEL

Vi ønsker imidlertid at slaa fast, at Samhandelstanken netop er i høj Grad *købmandsmæssig*, idet den gamle Købmandsmoral, at begge Parter skal kunne staa sig ved en Handel, ogsaa tilsiger, at en Sælger, hvor det er muligt, favoriserer sin Køber med sine egne Indkøb. Som enhver anden Regel har imidlertid ogsaa denne sin Begrænsning, og vi bekender, at vi ikke tror paa Bæredygtigheden i en Samhandel, der sætter sig ud over det gamle hævdvundne Princip, at en Sælger maa kunne hævde sig overfor sine Konkurrenter med Hensyn til Pris og Kvalitet.

Dagbladet *Børsen*.

### ENGLAND—DANMARK

En Toldunion er altid ogsaa noget af en politisk Union, som i høj Grad vanskeliggør Neutralitet i Tilfælde af krigerske Forviklinger, saa vi maa være klar over, for vi underskriver nogen Toldunion, at det ogsaa politisk har meget vidgaaende Konsekvenser. Men trods alt maa vi sige, at hvis England kræver, kan vi ikke sige Nej.

*Østsjællands Folkeblad*.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 9. Febr. 1932.

Der er meget lidt Forandring i de forskellige Markeder, og med Undtagelse af det hjemgaaende La Plata Marked, ingen Forandring til det bedre i Raterne. Det sidstnævnte Marked har været og er fremdeles meget godt repræsenteret, baade for prompt Lastning og Februar/Marts, og kan notere en Opgang paa 6d. eller der omkring. I intet af de andre oversøiske Markeder, lige saa lidt som i noget af de udgaaende Markeder, sker der noget af Betydning. Det ser ikke godt ud for den forhaandenværende Tonnage i Østen; for hver Dag der gaar, bliver Markedet mere overfyldt, og Udsigterne for hjemgaaende Ladninger er langtfra gode. Bønneafskiberne fra Vladivostock kan vanskelig disponere; Kornafskibningen fra Australien til Østen er næsten gaaet i Staa; Indien har ikke Brug for mere Tonnage end hvad de talrige Rutebaade kan overkomme, ja knapt nok det. Under de øjeblikkelige Ekspeditionsforhold i flere af Havnene i Østen og den forøgede generelle Risiko, synes det mærkeligt, at Raterne ikke har kunnet komme op; men det beviser alt, at der er alt for megen Tonnage »hawking about«.

### TRÆLASTMARKEDET

Indtil Russerne begynder deres Operationer — om det nu bliver paa T/C-Basis eller Rejsebasis, eller begge Dele, vil der ikke blive noget Marked fra Sverige og Finland. Der kommer rigtignok fra Tid til anden nogle Ordre i Markedet for D.B.B. fra Østersøen til Kontinentet, hovedsagelig Frankrig, og noget er der gjort, men Ordrene trækkes ofte tilbage igen, og Pengene er der ikke i Forretningen. Noteringer:

10,000 Fv. Finland/Wales 36—37/6, over Sæsonen, 500 Fv. Åbo/G'mouth 30/- Marts, 600 Std. Danzig/L'pool & Manchester 40/- Garston 44/-

Canada: 5/600 Std. Halifax/W.B.E.I. pt. 60/- 62/6; 5/700 Std. Parrsboro/W.B.E.I. f.o.w. 50/- 52/6; 5/700 Std. Pictou el. Pugwash f.o.w. 52/6 53/9.

### KUL, KOKS ETC.

er meget daarlig i enhver Henseende. De seneste Afslutninger viser en noget svagere Tendens, bl. a.:

2200 t. Methil/Horsens 4/6, 1800 t. Methil/Kiel 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2000 t. Forth/Flensburg 5/-, 12/1500 t. Forth/Ebeltoft 5/6 5/9, 24/2600 t. Forth/Tuborg 4/6, 3500 t. E.C./Aarhus 4/3, 1500 t. Koks R'dam/Tuborg 6 Kr., 15/2000 t. Koks London/K'havn ca. 6/9, 3400 t. Wales/K'havn 4/6.

### MIDDELHAVET etc.

Nogle af Englands største Kunder har indført Importrestriktioner paa al Brændsel, og i et i Forvejen meget svagt Marked skal saadanne Forholdsregler nok mærkes. E.C./Civita Vecchia betalte 6/3, Genua 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 6/-, Barcelona 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2000 t., Øerne 6/9 5500 t., Wales/V. Italien 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 38/4400 t., Genua range 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6000 t., 6/- 45/6000 t., Venedig 6/9, Barcelona 7/6 4400 t., 7/9 2000 t., Bona 6/9 3500 t., Algiers 7/- 1900 t., Methil/Oran 6/9 2900 t. Danzig/Sicilien 7/6 4200 t., Genua 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. R'dam/Algiers noteres i 7/-, Genua 6/-. I de hjemgaaende Markeder sker der heller intet bemærkelsesværdigt. Frugt Spanien/U.K. Kont. noteres nominelt i 20/-; Jordnødder Saloum/Kont. 21/-. Alexandria/Hull 9/6. Huelva/Pernis 2800 t. 7/6. Sortehavet 10/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 11/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Donau/B-H. 14/3 Febr./Marts. 14/6 Febr., Option Skandinavien 2/- mere.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

er fremdeles meget sløje Markeder. San Domingo har laget nogle Baade til 13/3 13/6 55/8500 t., 15/- 3500 t., og Cuba indikerer 14/- 5/6000 t. Korn, Range/Kontinentet indikerer 7c, Gulfen 10 c., Gulfen/Græken-

## “VISSE ULEMPER FJERNET”

Udenrigsministeriet meddeler:

»Paa Grundlag af Forhandlinger der paabegyndtes i København i Juli Maaned f. A., er der den 30. Januar d. A. blevet truffet en Ordning mellem Danmark og Sverige angaaende Udstrækningen af de to Landes Ret til i Øresund at anbringe Fyr og Sømærker og foretage andre Foranstaltninger til Skibsfartens Betryggelse. Københavns Red i hele sin Udstrækning ligger Vest for, den dybeste Rende midt i Flinteren Øst for den i saa Henseende etablerede Linie, der ligeledes danner Grænsen mellem de to Landes Søterritorier, saa langt disse i øvrigt strækker sig efter de i saa Henseende gældende Regler. Ved den saaledes opnaaede Forstaaelse, hvorved en Uklarhed med Hensyn til Grænseforholdene i Sundet, der naturligvis har haft visse Ulemper, er blevet fjernet, gøres der ikke nogen Ændring i de nugældende Regler om Fællesskab med Hensyn til Lodsning og Fiskeri.«

## DEN TRAGISKE KOMEDIE

De mangler Korn i Finland og maa male Træbark i Brødet.

I Argentina er Korneksportoverskudet 12 Millioner Tons, og det kniber med at finde Købere til denne Overflod.

## PERSONALIA

### 25 Aars Jubilæum

Maskinmester R. W. Petersen, Æroskøbing, kan den 11. ds. fejre sit 25 Aars Jubilæum som Maskinmester, idet han blev ansat den 11. Februar 1907 som Maskinassistent paa Dp. »Absalon«, tilhørende Rederiet Holm & Wonsild. Senere blev Maskinmesteren ansat i Dampskibsselskabet »Torm« og har i Tidens Løb gjort Tjeneste som Maskinmester paa dette Selskabs Skibe, deraf som 1. Maskinmester fra 1. August 1914, lige indtil den 1. Januar 1920, da han fik Ansættelse i Dampskibsselskabet »Æro«.

### Sølvbryllup

Skibsfører Chr. L. Sørensen og Hustru, Troense, fejrede i Onsdags deres Sølvbryllup.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Norges mægtige Oplægning

Ikke mindre end 325 norske Skibe svarende til 1,456,000 Tons Dødvægt var oplagt pr. 1. Februar.

### Den grønlandske Flaade gøres klar

Paa Grønlandske Handels Plads hersker der Travlhed, idet Flaaden nu gøres klar til Foraarsrejserne. »Gertrud Rask« bliver i Aar første Grønlandsskib, idet den afgaar allerede den 12. Marts, dog ikke længere end til Julianehaab. »Hans Egede« afgaar omkring den 20. Marts til de nordligere Kolonier.

### Mæglerkommissionens Medlemmer udpeget

Til Medlemmer af den i den nye Næringslovs Paragraf 82 ommeldte Mæglerkommission har Ministeriet for Han-

del og Industri under 29. Januar udnævnt Kontorchef i Ministeriet for Handel og Industri E. Greve Moltke, der tillige er Formand for Kommissionen, Konsul H. P. M. Palsøe, Nakskov, Skibsreder H. A. Hansen, Skibsmægler H. Hansen og Skibsmægler L. Jepsen, Korsør.

### Vejle Havn og Natte-Besejling

Vejle Byraad har vedtaget efter Andragende fra Vejle Handelsstand at bevilge 12,000 Kr. til Anskaffelse af 3 Lysbøjer, som gør det muligt, at Vejle Havn kan besejles om Natten med Skibe paa indtil 18 Fods Dybgaende. Man har hidtil ment, at der krævedes 2 Fyr til 60,000 Kr. for at løse den Opgave, 3 Lysbøjer kan fyldestgøre.

### Ilanddrevne Postsager fra Søn

En Elev fra Fanø Navigationskole fandt forleden Dag paa Fanø Strand en Pakke, der viste sig at indeholde en Mængde Breve og Postkort samt Værdisager. De fleste af Forsendelserne var adresserede til Modtagere i Amerika. Af Kortene synes det at fremgaa, at Pakken stammede fra en hollandsk Damp, der var paa Rejse fra Liverpool til Vestindien. Pakken blev straks afleveret til Strandfoged Pedersen, Nordby, som efter Modtagelsen og Gennemsyn af Indholdet afleverede Postsagerne til Det hollandske Konsulat i Esbjerg.

Endskont Pakken — efter de paa Brevkortene angivne Datoer — muligvis har ligget en 3—4 Uger i Søn, og Vandet var trængt ind gennem Indpakningen, var Skriften dog saa tydelig, at alle Adresserne uden Vanskelighed kunne læses. Forhaabentlig kommer Postsagerne nu — trods den usædvanlige Omvej — Adressaterne i Hænde.

### Maskinmestrenes Generalforsamling

Maskinmestrenes Forening holdt i Lørdags Generalforsamling, hvor der var mødt ca. 600 Medlemmer.

Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen, aflagde Beretning, hvorfra det fremgik, at den ringe Beskæftigelse for Skibsfarten har bragt en hidtil ukendt Ledighed inden for Maskinmesterstanden, selv om den procentvise Ledighed, ca. 8 pCt. af det samlede Medlemsantal, ikke virker særlig opskræmmende i en Tid, da gennemgaaende ca. 25 pCt. af Arbejdets Udøvere er henvist til at vegetere paa Understøttelser.

Budgettet og Regnskabet godkendtes, og Formanden genvalgte med Akklamation. De øvrige fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte ligeledes, og som nyt Medlem valgtes som Repræsentant for Landmestrene Maskinmester Poulsen, Industribygningen.

### D. F. D. S. Begravelseskasse

afholder sin ordinære Generalforsamling Torsdag den 31. Marts Kl. 20 i Parkteatrets Selskabslokaler.

Regnskabet for 1931 foreligger allerede trykt. Begravelseskassen har i 1931 haft en Formuefremgang paa 10.877 Kroner. Selve Formuen, der hovedsagelig indestaar i Krediforeningsobligationer, andrager 131.286 Kroner. I Aarets Løb er udbetalt til Begravelseshjælp 4666 Kroner. Kontingent og Indskud beløb sig til 11.487 Kroner, Renterne af Formuen 6058 Kroner.

I Aarets Løb er følgende Medlemmer afgaaet ved Døden. Pens. Kaptajn N. C. Nellemann, Maskinmester E. A. Jørgensen, Pens. Maskinmester H. C. V. Clausen, Pens. Kaptajn P. J. Paaske, Kaptajn C. V. Tandrup, Pens. Maskinmester N. P. Andersson, Pens. Maskinmester J. C. W. Odér, Pens. Maskinmester A. W. Geisler og Inkassator O. C. Otte.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

land 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Salpeter Hopewell/Kont. ses sluttet til \$1.80 een, \$1.90 to, \$2 tre Havne, 30 c. mere for Middelhavet og Oliekager Philadelphia/Kont. 13 c. per 100 lbs.

### SYDAMERIKA

Udgaaende Kul sluttet til 9/- B.Aires, 8/- Rio, 8/6 Montevideo. Kornbefragtingen har været særdeles livlig i den forløbne Uge, og Raterne er faste med en Stigning paa omkring 6d. I Lobet af Januar Maaned blev der sluttet Tonnage for 1.000.000 t., sammenlignet med 646.000 t. i Januar 1931 og i hele 1931 næsten 16 Millioner tons imod 8,6 Millioner i 1930. Efterspørgselen for prompt Tonnage er fremdeles god og endnu en 6d. eller mere burde kunne opnaas. Positioner optil ult. Marts, i enkelte Tilfælde 15/4 Annullering, har ogsaa Interesse til en reduceret Rate. Slutninger:

B.Aires/U.K. A-H. 17/6, 7200 t. Febr.; B.Aires/A/R 17/- 6500 t. Febr./Marts; San Lorenzo/U.K. H/H 18/- 6800 t. 19/- 5300 t. Febr./Marts; San Lorenzo/U.K. H/H 17/9 7000 t. Marts 17/6 7900 t. Marts/April; San

Lorenzo/A/R 18/3 7200 t. Febr.; Rosario/U.K. B/H 19/- 5500 t. Febr. 19/- 68 t. Febr./Marts; Rosario/U.K./A/R 18/- 6600 t. Marts; B.Blanca/A-R. 16/3 7000 t. Marts; B.Blanca/p.p. U.K. H/H 17/6 7500 t. Febr.

### ØSTEN

Kornbefragtingen fra Australien til Østen er nu mere eller mindre »in abeyance«. De særdeles prekære Forhold i Østen volder Skibsfarten mange Vanskeligheder, og det er forbavsende, at Raterne ikke er gaaet op. Bønner fra Vladivostok offereres ikke for prompt og kun nominelt for Marts, Basis 25/6 R'dam/Hamburg. Kohsichang/6 Cuba rapporteres til 29/6 per Febr. Freemantle/U.K. 4500 t. parcel, Marts/April 24/6. Vest Australien/Middelhavet-U.K. Kont. 7900 t. Febr. 26/6 og parcel London &/el: Liverpool 24/6 April.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 2545 t. \$1; 3300 t. 75 c. 3600 60 c. 4500 t. 57<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. 5700 t. 40 c. 5000 t. m/v 75 c. Pacific: 8750 m/v 18/24 Mdr. 85 c.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## VIL DEN ENGELSKE SKIBSFART LIDE?

Jø omhyggeligere man undersøger de engelske Toldfor-slag, desto mindre Grund har man til at frygte, at Skibsfarten vil komme til at lide særligt derunder. Men dermed er Problemet ikke udtømt. Hvis den engelske Imports Volumener holder sig konstant som i Øjeblikket, og Sælgeren betaler hele eller Størstedelen af Tolden, vil der højest kunne være Tale om en lille Nedgang i de indgaaende Skibsladningers Volumen og ingen Prisforhøjelse for disse udenlandske Varer for Køberen i England. Dette vil ikke betyde nogen ussel Fortjeneste. Hvis den ved Tolden indvundne Statsindkomst anvendes til at reducere den nuværende Skattebyrde, i Særdeleshed Indkomstskattebyrden, vilde denne Lindring i Forbindelse med de økonomiske Foranstaltninger, som mange lokale Myndigheder foretager, kunne reducere Produktionsomkostningerne i England og derved i Forbindelse med de Fordele, der er opnaaet ved Anskaffelsen af Guldstandarden, stimulere Eksporten. I saa Fald vil Skibsfart, om ikke lige i Øjeblikket, saa i hvert Fald med Tiden vinde derved. Englands kommercielle Stilling vil selv med den nye Toldtarif være mindre gunstig end den var i Begyndelsen af Aarhundredet, for de mægtige Toldmure var blevet rejst af saa mange af dets Kunder. Det vil stadig være lettere at vinde Indpas paa det engelske Marked end paa noget andet. Denne sidste Betragtning er monteret paa de udenlandske Kritikere, af hvis Udtalelser det fremgaar, at England ingen Ret har til at opkræve Told, medens alle andre Lande beskytter sig bag høje Toldmure, der fuldstændigt udelukker engelske Varer. De nævnte Kritikere vil nu komme til at lære nogle gamle velkendte nationaløkonomiske Læresætninger af den nye Lærebog, som den engelske Regering i Øjeblikket er ved at udfærdige. De nævnte Betragtninger, kan man maaske indvende, er blot ørkesløse Spekulationer, men de kan maaske alligevel vise sig at være tankevækkende og frøsterige.

*The Shipping World.*

## SAA SANDT, SAA SANDT!

**I Sandhed, intet er mere fjollet og mere snæversynet end at tro, at man kan vedblive at eksportere uden at importere. Sandheden er den, at de, som ikke vil importere, vil møde voksende Vanskelighed ved at eksportere.**

Handelsminister Walter Runciman.

## MAGTENS SØDME OG ANSVARSFØLELSE

Hr. Redaktør!

**I** Dansk Søfartstidende Nr. 52, 25. December, giver De i Deres Julehilsen Udtryk for den Tanke, at Hjemmets Afsavn denne sidste Jul, for dem der holdt den ude, vilde mildnes ved Følelsen af, at man, i Sammenligning med Hundreder af Søfarende af alle Grader, er heldig stillet ved overhovedet at have Beskæftigelse, en Tanke, som forøvrigt er fuldstændig i Samklang med Udtalelser, der faldt ved vort fælles Julebord ombord.

At denne Følelse, som man paatrænge sig enhver, der gør sig den foreliggende Situations Alvor klar, desværre ikke synes at være almindelig indenfor alle Kredse af Søfartens Udøvere, derom vidner følgende lille Episode:

En dansk Dampers ankomst til London sidste Halvdel af Januar, lastet med Frugt etc. fra Spanien. Frugt, Løg, Vin o.s.v. lossedes paa normal Maade til Pakhuset, 25 Sække Mandler vilde man ogsaa have lossat, hvis ikke de havde ligget bag ved 500 Sække Ris, og Risen vilde Arbejderne ikke røre ved, fordi de havde faaet Nys om, at de oprindeligt var bestemt til at losses i Lægtere.

Situationen i London var paa det Tidspunkt følgende, ifølge kompetent Kilde:

Efter forudgaaende Forhandlinger var Havnearbejderne paa Themsens gaaet med til en Daglønssættelse paa 10 pence. Lægterfolkene havde akcepteret en lignende Reduktion, og det hele skulde træde i Kraft 4. Januar. I sidste Øjeblik brød imidlertid Lægterfolkene ud, deres For- ening sprængtes i to dele, hvoraf den ene vilde arbejde og den anden ikke; men Resultatet blev, at Lægtermændene ikke gik i Arbejde, og i Sympati nægtede Havnearbejderne at losses Gods, bestemt til at gaa i Lægtere.

De fra Themsens kendte Sejlægtere eller Barges, lastede og lossede imidlertid fuldstændig normalt, og mange større Rederier havde skyndt sig at chartre op til et halvt Hundrede af disse Fartøjer paa længere Sigl. Hele Forestillingen havde saaledes en nærmest farceagtig Karakter, og

var hverken en lovlig eller effektiv Strejke, infald paa daværende Tidspunkt.

Den omtalte danske Dampers var imidlertid udlosset Lørdag Middag paa nær de 30 Tons Sækkegods. Man havde gjort sig store Anstrengelser for at skaffe en Sejlægter, hvilket dog ikke var lykkedes, netop fordi Situationen havde gjort dem saa stærkt efterspurgt. For at gøre Plads for en anden Dampers ved Kajen, skiftedes Skibet ned ad Floden og fortojedes mellem Bøjerne ud for Greenwich. Man havde den Udvej at tage de 30 Tons med til Cardiff, hvorhen Skibet var bestemt, men Rederiet skulde betale alle Dokudgifter, Omkostningspenge og Tilbagefragtning til London.

Endelig, netop som man havde bestemt sig for denne sidste Udvej, og Lødsen var bestilt til at tage Skibet ud, kom Barken langs Siden, klar til at modtage Godset.

Man gik naturligvis hurtigst mulig igang med Klargøring til Losning, efter at Skibet nu havde været opholdt 3 Dage, men da Arbejdet skulde begynde, nægtede Dæksbesætningen at arbejde med Losningen med den Motivering, at de ikke vilde være Strejkebrudere.

Foreren foreholdt dem, at der ikke var Strejke i den Forstand, men kun en indbyrdes Disput mellem Lægtermændene, og henviste til de andre Skibe, der lossede til Sejlægtere, han forklarede dem, at de ikke blev forlangt til at arbejde udenfor Skibets eget Omraade, og endelig foreholdt han dem deres Pligt til at vise Forstaaelse i Tider, hvor Skibene sejlede med Tab, og for en stor Del holdtes i Fart, netop for ikke at gøre dem arbejdsløse.

Altsammen imidlertid til ingen Nytte, de fastholdt deres Vægring, ogsaa efter at have været til Middag og haft Tid til Overvejelse.

De 30 Tons lossedes nu af Officersbesætningen; 3 Maskinmestre, 2 Styrmande og Foreren, med Messedrengen som frivillig Medhjælper, og 2 1/2 Time efter var man paa Vej ned ad Floden, et lille Kvartér før det vilde have været forsent at afgaa med Højvandet. At Skibets Restauratør ansaa det for uforenelig med sin sociale Position at hjælpe til, trods Opfordring, nævnes kun for fuldstændighedens Skyld, og er ingen Betragtninger værd.

Vi holder af at smigre os med vor store Oplysning og det højt kulturelle Standpunkt, den jævne Mand indtager i vort Samfund, desværre tyder saadanne Smaatræk ikke paa, at en saadan Betragtning er berettiget. Danske Aviser cirkulerer mellem Mandskabet i hver Havn, de har rig Lejlighed til at følge med og se, hvor fortvivlede Forholdene er; ikke desto mindre kan de ikke nægte dem selv den kildrende Fornemmelse, det bereder primitive Naturer, at føle Magtens Sødme ved at kunne sætte en Pind i Hjulet og standse Maskineriet.

Man skulde mene, at det maatte være en ansvarsbevidst Ledelse af de respektive Forbund om at gøre, gennem deres Medlemsblade eller paa anden Maade, at indprente deres Medlemmer, at Tiderne ikke er til ganske hensigtsløst at gaa samvittighedsløse Moscow Agitatorers Ærinde, og at en Paragraf som »Strejke og Blokade« i Overenskomsten, skal læses med Forstaaelse og Eftertanke.

Danske Søfolks Overenskomster, taget Punkt for Punkt, giver dem en Stilling indenfor deres Erhverv, som ikke har sit Sidestykke, ialfald paa denne Side af Kloden, og hvis Ledelsen vilde gøre sit til, at Medlemmerne i Gerning viste, at de opnaaede Goder ikke var kommen, for man var moden til at tage imod dem, vilde de gøre et for- enings- og samfundsmæssigt set nyttigt Arbejde.

Ingen tror, og ingen venter, at Rederivirksomhed kan drives som filantropiske Foretagender, men et Faktum er, at der fra mange Lande kommer Meddelelse om Hyre- nedsmættelser. Noget saadant er ikke sket hjemme, og kan nu ikke ske mange Maaneder frem i Tiden, og det kan kun styrke Forbundsledelsens Stilling, hvis de arbejder hen imod, at dette erkendes og panskønnes af deres respektive Medlemmer.

En Episode som den her omhandlede virker ikke til at skabe den Fordragelighedens Aand, der er nødvendig for et godt Resultat, naar man atter engang skal samles om Forhandlingsbordet.

*Skibsfører.*

## UDRYDDELSESKRIG ELLER FREMSTØD

**E**r det muligt, at den Tanke har kunnet tænkes af danske Mænd, at man kunde benytte den Situation, hvor man i nogen Grad er dækket mod Udlandets Konkurrence til en Udryddelseskrig i Stedet for til at samle al Energi hos saavel Ledere som Arbejdere til et industrielt Fremstød til Gavn for dansk Arbejde. Hvor Motiverne end er at finde, saa vil en Storlockout under den nuværende Valutasituation under ingen Omstændigheder være et isoleret Spørgsmaal, der kun angaar Arbejdsgivernes Organisationer, men den vil være intel mindre end et Kvælertag omkring Nationens Strube.

*Indenrigsminister Dahlguard.*

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**

ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

## FREDERICIA

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«  
*Rechnitzer, Thomsen & Co.*  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
*Aalborg*

**E. THURØE HANSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**FREDERICIA**

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

## FREDERIKSHAVN

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**NIC. PEDERSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**

TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLAR SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166    **HOLBÆK**    Telegr.-Adr.: »Fisker«  
**ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN**  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KJØGE

**Rasmus Christensen**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SHIPBROKER - SCHIFFSMÄKLAR  
**AARHUS**

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

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KOLDING

**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
**Aarhus**

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

**A. GJØRDING**  
**KOLDING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING -: KLARERING -: SPEDITION -: ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ASSENS

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

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

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

### Smaaskipperne og Lillebeltbroen

I Anledning af Udtalelser, der faldt ved Sejlskibsrederiforeningens Generalforsamling har Banechef Flensborg i et Interview forklaret, at »vi har vor Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og vil ogsaa i videst mulig Udstrækning anvende danske Fartøjer. Men helt udelukke udenlandske Fartøjer vil være os ganske umuligt, saafremt Arbejdet eller Dele af Arbejdet gaar til udenlandske Entreprenører, der selv raader over Fartøjer til Transport af deres Materialer. I første Række afhænger det altsaa af, hvilke Entreprenører vi faar til Storsløbsbroen, men som sagt: Vor Opmærksomhed er henvendt paa Spørgsmaalet, og vi gør, hvad vi kan, for at danske Skipperne og Fartøjer kan komme i Arbejdet»

### Den nye Fiskerifilms Succes

I Foraaret lod Ministeriet for Søfart og Fiskeri optage Filmen »Hvad Havet gemmer« som Led i Propagandaen for et øget Hjemmeforbrug af Fisk.

Optagelsen blev foretaget af Fotorama efter Redaktør Axel Gerfalk's Manuskript. Fiskerifilmen forevistes for første Gang offentligt ved Købestævnet i Fredericia og senere i over 100 Biografteatre i København og Provinsen. Den har gjort megen Lykke overalt — forhaabentlig ogsaa bidraget til at sætte Fiskekonsumet op.

Landsforeningen Dansk Arbejde har ligeledes haft Fiskerifilmen paa sit Program hele Efteraaret og Vinteren og vist den under Møderne Landet over i de fleste større Byer.

Fiskerifilmen har ogsaa vakt Opmærksomhed ud over Landets Grænser. Saaledes har bl. a. det østrigske Undervisningsministerium bestilt 500 Meter af denne Film til Brug ved Skoleundervisningen.

### Skibstrafiken paa Danzigs Havn i Aaret 1931

Generalkonsulatet i Danzig indberetter: Der indgik i Aarets Løb 5,950 Skibe med 4,061,733 N.R.T. mod 6,078 Skibe med 4,143,098 N.R.T. i 1930.

Gennemsnitstonnagen for de indgaaende Skibe var 681 N.R.T. i 1931 mod 680 N.R.T. i 1930.

Den danske Tonnage staar som Nr. 2 med 961 Skibe med 777,214 N.R.T. Gennemsnitstonnagen paa de danske Skibe er herefter 809 N.R.T., altsaa 19 pCt. over Gennemsnitstonnagen af de Havnen anløbende Skibe. Som Nr. 1

staar Tyskland med 1,668 Skibe med 810,591 N.R.T., som Nr. 3 Sverige med 1,442 Skibe med 788,513 N.R.T.

Baade de tyske og svenske Skibe er gennemsnitligt i Forhold til de danske Skibe betydeligt mindre, de tyske Skibes Gennemsnitstonnage saaledes 486 N.R.T. eller op mod 30 pCt. under Gennemsnitstonnagen.

### 12 Procent i Udbytte

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1886 har i 1931 haft et Overskud paa 164,464 Kroner mod 222,272 Kroner i 1930. Udbyttet fordeles med 15,000 Kr. til Reservefonden, 14,801 Kr. til Tantiømer og 120,000 Kr. eller 12 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Til næste Aar overføres inkl. Overforsel fra i Fjor ialt 86,102 Kr.

### 8 Procent for Svie og Smerte

Da Skibsfører Peter R. Petersen, Kragens, den 1. Juli i Fjor lod Ankeret gaa paa sit Skib, ramte Ankerkæftingen hans venstre Fod og kvæstede denne, saaledes at han nu af Arbejderforsikringsraadet for 8 pCt.s Invalideret har faaet tilkendt 714 Kr.

### AF SEJLSKIBENES TRAGEDIE

Skibsmægler A. E. Sørensen, Svendborg, har til et Aktieselskab dersteds købt 3/m Thurø-Skonnert »Kurt«. Efter Forlydende er Købesummen 45,000 Kr. Skonnerten er bygget Aar 1921 og kostede da 375,000 Kr.

### Carlsberg Obelisk som »kendeligt Punkt«

I »Efterretninger for Søfarende«, udgivet af det kongelige Søkort-Arkiv, finder man en Oplysning til alle Søfarende i Sundet og ved København, som paakalder ogsaa Lægmands Interesse.

Det er Carlsberg Bryggeriernes rødtlysende Obelisk, der fremhæves som »kendeligt Punkt for Skibe, navnlig for saadanne, der kommer Syd fra«.

Ifølge »Efterretninger for Søfarende« er Toppen af Carlsberg Obelisk ca. 76 m over Havoverfladen.

Carlsberg Obelisk er saaledes nu baade officielt Landkendingsmærke og Tidsangiver for Cyclelygtens Tænding i København. Desuden liver dens Ildstøje jo svært op i Byens Aftenbillede.



## POSITIONSLISTE

PR. 9. FEBRUAR 1932

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, København-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Sfax 7.2.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 26.1 til Suez.
- s.s. *Aggersund*, Hansen, ank. Grangemouth 5.2.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Teneriffe 1.2.
- s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen 13.2. til Nemours.
- m.s. *Alsta*, Heindorn, ank. Hamburg 3.2.
- s.s. *Alsund*, Petersen, ank. Port of Spain 5.2.
- s.s. *Amaltenborg*, Dissing-Sørensen, ank. Hamburg 8.2.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Vancouver 3.2.
- m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Sydney 28.1.
- s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Vejle 9.2. til Esbjerg.
- m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Randers 13.1. til Buenos Aires.
- m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Portland 3.2.
- s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Blyth 4.2.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Nauru 4.2.
- m.s. *Australten*, Krarup, ank. København 27.1.
- s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

### B

- s.s. *Betra*, Kjær, København-Hamburg Ruten.
- s.s. *Bellona*, Hansen, ank. Esbjerg 5.2.
- s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, København-Nykøbing F. Ruten.
- s.s. *Berghus*, Schmidt, afg. Trondheim 9.2.
- s.s. *Birgit*, Liisberg, ank. København 29.1.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 6.2.
- m.s. *Boringia*, Frandsen, afg. Penang 5.2. til Madras.
- m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Emden 3.2.
- s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Holbæk 28.1. til Buenos Aires.
- m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Kbhvn. 8.2.
- s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 7.2.
- s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger 10.2. til Casablanca.
- s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. New York 4.2. til Cuba.

### C

- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Santa Fe 28.1.
- m.s. *California*, Gyhrs, afg. Madeira 3.2. til Kbhvn.

- s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 16.2. til Antwerpen.
- m.s. *Chile*, Hansen, ank. Vladivostock 2.2.
- m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Cape Race 6.2. p. R. t. Nyborg.
- s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Baltimore 4.2.
- s.s. *Cimbria*, Pedersen, København-Randers Ruten.
- m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Panama 1.2.

### D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. København 13.2. til London.
- m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 4.2. p. R. t. Baytonen.
- m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Iloilo 5.2. til Hongkong.
- s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 15.2. til Kbhvn.
- s.s. *Douro*, Jønson, afg. Libau 20.2. til Kbhvn.
- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 4.2. til Vest- og Nordlandet.
- s.s. *Dronning Maud*, Krogh, København-Aarhus Ruten.

### E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, København-Hamburg Ruten.
- s.s. *Egholm*, Holm, afg. Lissabon 6.2. til Kbhvn.
- s.s. *Elie*, Clausen, afg. Ancona 6.2. til Cyperen.
- s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Hamburg 2.2.
- m.s. *Europa*, Dahl, ank. København 4.2.
- s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Barcelona 6.2.
- s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- m.s. *Erria*, Topp, afg. Suez 7.2. til Colombo.

### F

- s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.
- m.s. *Falstria*, Eggers, ank. København 24.12.
- m.s. *Fionia*, Væring, afg. Sueltenham 7.2. til Singapore.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. 2. 1932.

London .....	18.16	Madrid .....	40.65
New York .....	527.50	Amsterdam .....	212.65
Berlin .....	125.35	Stockholm .....	102.10
Paris .....	20.85	Oslo .....	98.85
Antwerpen .....	73.55	Helsingfors .....	8.17
Zürich .....	103.00	Prag .....	15.70
Rom .....	27.55		

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusens  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

NYBORG

**THOMAS WANG**

Edsvoren Skibsmægler

**NYBORG**

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F.  
EDSV.  
SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

KØBENHAVN

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

ODENSE

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

NYBORG

**THOMAS WANG**

Edsvoren Skibsmægler

**NYBORG**

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F.  
EDSV.  
SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

KØBENHAVN

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

SØNDERBORG

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SØNDERBORG**

TELEFONER: 269 - 469

TELEGR.-ADR.: »CODAN«

VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

s.s. *Flora*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 15.2. til Nakskov.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Buenos Aires 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Casablanca 1.2.  
 s.s. *Fredensborg*, pass. København 7.2.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, København-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Kingston 5.2.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Norfolk V. 7.2.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 13.2. til Antwerpen  
 s.s. *Georgia*, afg. Kbhvn. 6.2. til New York.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Emden 6.2.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, ank. Houston 6.2.

## H

s.s. *Hafnia*, afg. Burnisland 8.2.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 13.2. til Stettin.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 8.2. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Canal 1.2. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Shanghai 4.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Venedig 26.1.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Boston 2.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 12.2. til Leith.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Galveston 6.2.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, København-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Perim 5.2. p. R. t. Singapore.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Ushant 5.2. p. R. t. London.  
 m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Antwerpen 3.2.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Swansea 6.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Harburg 28.1. til Wilmington N.C.  
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Sigvardt, ank. Leith 8.2.  
 s.s. *Knud*, Petersen afg. Antwerpen forv. 9.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Danzig 25.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Rotterdam 5.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Dunston 28.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Benecke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Methil 5.2. til Barcelona.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 3.2. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Bordeaux 12.2. til La Pallice.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk V. 27.1.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Kbhvn. 7.2. til Göteborg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Dundee 2.2.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 12.2.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Huelva 9.2.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Dunston 4.2. til C. Vecchia.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos 29.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Colombo 31.1. til Suez.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Cadiz forv. 10.2. til Casablanca.  
 s.s. *Møen*, Bager, København-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 7.2.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. New York 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Aggerholm, København-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Aalborg 23.1.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Antwerpen 7.2.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. London 22.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 5.2. til Buenos Aires.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Galveston 4.2.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, afg. Astoria 23.1. til Panama Canal.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Spanien 4.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Newcastle 5.2. til Aalborg.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Penarth 4.2. til Korsør.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Gdynia 3.2.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 16.2. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Frederikshavn 24.1.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 16.2. til Kbhvn.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Cardiff 2.2. til Algier.  
 s.s. *Saga*, Falck, afg. Kbhvn. 9.2. til Stettin.  
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 8.2. til Baytoren.  
 s.s. *Scotia*, afg. Hartlepool 9.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk forv. 10.2. til Middelfart.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Valencia 5.2.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, afg. Mayaguez 4.2. til Panama Canal.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 29.1.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga 8.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 13.2. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Lissabon 3.2.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 12.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Georgetown 4.2. til Maracaibo.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Barcelona 1.2.  
 s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Kbhvn. 3.2. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Helsingør 9.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Soborg*, Hansen, ank. Tyne 20.1.  
 s.s. *Sonderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 13.2. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Kbhvn. 7.2.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, ank. Boston 5.2.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 9.2. til Reval.  
 s.s. *Tjaldur*, Raaschou, afg. Riga 6.2. til Zeebrugge.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Palermo 10.2. til Valencia Di-strikt.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 4.2.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Helsingør 7.2.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Kbhvn. 9.2. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen 13.2. til Casablanca.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Guaytal 1.2.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Nordenham 8.2.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 29.1.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Dunkirk 7.2.  
 m.s. *Victoria (Orient)*, Lorentzen, afg. Rosario 21.1.  
 s.s. *Victoria (D.F.K.)*, afg. Haderslev 8.2.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Teneriffe 26.1.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 23.2. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 7.2. til Danzig.

## Y

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

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer





## SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## THEODOR ZEISE

ALTONA — ELBE

FABRIKANT AF

SKIBSSKRUER AF STØBEJERN, STAAL OG BRONCE

Repræsentant for Danmark: KAY DYHR, KØBENHAVN



## PAULSEN & IVERS

SKIBSMÆGLERE

K I E L  
K A N A L

HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL

BUNKERKUL, BUNKEROLIE

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Botjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

## ZERSSEN & CO. Gør Alt for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 85, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 10. Februar 1932.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

221. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde atter tændt.  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. 56° 51' N. 18° 07' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/136 1932.)
222. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr. Taagesignal gives atter.  
(U. f. s. Nr. 5/361. Stockholm 1932.)  
Taagesignalet ved *Djursten Fyr* paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er atter traadt i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 5/174 1932.)
223. Sverige. Bottniske Bugt. Norbyskärens hamn. Oplysninger om Reveln Fyr.  
(U. f. s. Nr. 5/288. Stockholm 1932.)  
Ledefyrene *Reveln östru* og *Reveln västra* holdes atter tændt, saalænge *Norbyskärens hamn* er aaben for Søfarten. c. 63° 34' N. 19° 52' E.  
(E. f. S. Nr. 19/893 1930.)
224. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/98. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Toppila övre* c. 65° 03' N. 25° 26' E. *Toppila nedre*. *Toppilasund*.
225. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Toppilasund Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/99. Helsingfors 1932.)  
Lys- og Klokketønden *Toppilasund* paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
226. Finland. Bottniske Bugt. Sälgrund Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/97. Helsingfors 1932.)  
*Sälgrund Fyr* paa c. 62° 20' N. 21° 12' E. er slukket for Vinterperioden.

227. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Högholmsören Fyr nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 3/96. Helsingfors 1932.)  
*Högholmsören Fyr* paa c. 60° 12' N. 25° 24' E. er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 3/100 1932.)
228. **Finland. Finske Bugt. Våtskär S. Risholm Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 6/392. Berlin 1932.)  
I et Vindue i Lodsbygningen er paa 60° 16' 28" N. 26° 08' 48" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 16 m. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejll. fra 322° til 338°. 3. Rødt i Pejll. fra 346° til 0,5°.  
2. Hvidt i — - 338° - 346°.
229. **Polen. Danzig Bugt. Gdingen. N.-lige Indløb lukket. Fyr permanent slukket.**  
(N. f. S. Nr. 5/312. Berlin 1932.)  
Det N.-lige Indløb er lukket, og det røde Fyr med En-Formærkelser paa N.-Hovedet af den midterste Bølgebryder samt det grønne Fyr med En-Formærkelser paa S.-Hovedet af den N.-lige Bølgebryder ved det N.-lige Indløb til Yderhavnen er permanent slukket.  
c. 54° 32',4 N. 18° 34',0 E.  
(Kort Nr. 269.)
230. **Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fiskerihavnen (Sydbassinet). Sænkekister udlagt. Midlertidig Afmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 5/312. Berlin 1932.)  
Ud for Indløbet til S.-Bassinet er i en Afstand af c. 100 m fra Bølgebryderen og parallel med denne udlagt en Række Sænkekister med Beton. De yderste Sænkekister ved N.- og S.-Enden af den udlagte Række er begge om Natten afmærket med et Blink-fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3 s.  
c. 54° 32' N. 18° 33' E.
231. **Polen. Danzig Bugt. Oxhöft N. Karantæne Kaj. Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 5/313. Berlin 1932.)  
Paa N.-Enden af Karantæne Kaj er paa 54° 35' 12" N. 18° 32' 48" E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s.-Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 5 Sm for hvidt og 3 Sm for rødt Lys. En hvid. malet Træpæl. Fyret lyser, som følger:  
Hvidt i Pejll. fra 179° til 331°; iøvrigt rødt.  
(Kort Nr. 269.)
232. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Putziger Deepke. Afmærkning forandret.**  
(N. f. S. Nr. 5/315. Berlin 1932.)  
1. En rød og sort, lodret stribet Lys- og Fløjtetønde *Deepke*, der viser hvidt Et-Blink hver 1,5 s., Blink 0,3 s., Mørke 1,2 s., er udlagt paa 54° 38' 54" N. 18° 32' 12" E. — Den tidligere Anduvningstønde, en rød- og sortmalet Tønde med Ballon, c. 0,3 Sm E. for ovennævnte Lys- og Fløjtetønde, forbliver ogsaa fremtidig liggende ude.  
2. En hvid Spirtønde med rød E.-Topbetegnelse er udlagt paa 54° 39' 36" N. 18° 29' 56" E., ved E.-Siden af 1,7 m Banken.  
(Kort Nr. 269.)
233. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Jastarnia. Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. f. S. Nr. 5/317. Berlin 1932.)  
Den røde Fløjtetønde mærket „*Jastarnia*“ og forsynet med Ballon er atter udlagt paa 54° 41' 00" N. 18° 40' 48" E., ud for Indløbet til *Jastarnia*.  
(E. f. S. Nr. 43/2077 1930. Kort Nr. 269.)

**234. Polen. Danzig Bugt. Hela. Oplysning om Fyrbelysning.**

(N. f. S. Nr. 5/319. Berlin 1932.)

1. Den hvide Lys- og Fløjtetønde „*Hel S.*“, der er udlagt i 22 m Vand paa  $54^{\circ} 35' 30''$  N.  $18^{\circ} 48' 36''$  E., viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Tønden, som er forsynet med S.-Topbetegnelse, inddrages under Isfare.

2. Det hvide Blinkfyrt paa Ydereenden af den under Bygning værende W.-Mole viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. En Træpæl.  $54^{\circ} 36' 04''$  N.  $18^{\circ} 48' 12''$  E.

(E. f. S. Nr. 49/2610 1931. Kort Nr. 269.)

**235. Polen. Rixhöft. Radiofyrt forandret.**

(N. f. S. Nr. 5/320. Berlin 1932.)

*Rixhöft* Radiofyrt paa  $54^{\circ} 49' 59''$  N.  $18^{\circ} 20' 00''$  E. er forandret, og Signalet er nu, som følger:

Bogstaverne ROZ to Gauge i.....	21 s.
Pause .....	5 s.
En lang Streg .....	13 s.
Pause .....	5 s.
Bogstaverne ROZ een Gang i.....	11 s.
Pause .....	5 s.
Ialt... 1 m.	

Signalet begynder det 3., 10., 18., 25., 33., 40. o. s. v. Minut af hver Time. Udsendelserne det 18., 25. og 33. Minut kan bortfalde uden nærmere Meddelelse. I klart Vejr afgives en Gruppe af tre Signaler det 3., 10. og 18. Minut af hver Time.

(E. f. S. Nr. 16,821 1931.)

**236. Tyskland. Kieler-Bugt. Bülk Fyrt NE. Vrag forgæves eftersøgt.**

(N. f. S. Nr. 6/387. Berlin 1932.)

Vraget af Motorskibet *Hans*, der var rapporteret at være sunket i 20 m Vand paa c.  $54^{\circ} 38'$  N.  $10^{\circ} 33'$  E. c. 16 à 17 Sm NE. t. E. for *Bülk Fyrt*, er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 46/2461 1931.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****237. Danmark. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederiksværk. Løbet mellem Teglgaards-Hage og Store-Tørvegrund. Ledebaaker opført.**

S. for *Frederiksværk* er opført 2 Ledebaaker, som holdt overet i Pejling  $57\frac{1}{4}^{\circ}$  leder mellem *Teglgaards-Hage* og *Store-Tørvegrund* i 5,7 m Vand. Det lægeste Vand faas udfør Halmprikken *Teglgaards-Hage SE*.

Bagbaaken er en 9 m høj Stangbaake med rød Trekant med lodret, hvid Stribe og med Spidsen nedad paa  $55^{\circ} 57'$  ( $51''$ ) N.  $12^{\circ} 01'$  ( $52''$ ) E.

Forbaaken er en 5 m høj Stangbaake med rød Trekant med lodret, hvid Stribe og med Spidsen opad paa  $55^{\circ} 57'$  ( $48''$ ) N.  $12^{\circ} 01'$  ( $40''$ ) E., 236 m  $237\frac{1}{4}^{\circ}$  fra Bagbaaken.

(Kort Nr. 287, Danske Lods, Side 203. Søm.-Fort. Side 70, Nr. 36 a og 36 b.)

**238. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Ledefyrt.**

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

*Thyborøn-Kanal* Ledefyrt er for Tiden overet i Pejling  $63^{\circ}$ . c.  $56^{\circ} 43'$  N.  $8^{\circ} 15'$  E. *Svaneholm* Ledefyrt er for Tiden overet i Pejling  $125\frac{1}{2}^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 1/12 1932.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

239. **Rusland. Hvide Hav. Tarkhanovo. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 194. London 1932.)  
*Tarkhanovo* Fyr paa c. 68° 30' N. 43° 37' E. er formørket mellem Pejlingerne 314° og 89°.  
(E. f. S. Nr. 48/2577 1931.)
240. **Norge. Møre. Harøffjorden. Harøy E. Grund.**  
(E. f. S. Nr. 1/2. Oslo 1932.)  
En Grund, hvorpaa bl. a. en Motorkutter har stødt, rapporteres at ligge paa c. 64° 44',<sub>8</sub> N. 6° 30',<sub>5</sub> E., N.E. for den røde Stage i E.-Kant af *Malefluene*. Det oplyses yderligere, at Grunden skal ligge i hvid Lysvinkel fra *Gåsoy* Fyr og i W.-Kant af grøn Lysvinkel fra *Kvaløykklubben* Fyr.
241. **Norge. Grandeviken. Ribeflu Fyr midlertidig slukket.**  
(B. f. F. Nr. 2. Oslo 1932.)  
*Ribeflu* Fyr paa c. 63° 42' N. 9° 31' E. er for Tiden slukket, men vil atter blive tændt, saasnt Forholdene tillader det.
242. **Norge. Hustadviken. Kolbeinsflu Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.**  
(B. f. F. Nr. 2. Oslo 1932.)  
*Kolbeinsflu* Lys- og Fløjtetønde paa c. 62° 58' N. 6° 53' E. er bortdrevet; den vil blive genudlagt paa Station, naar Forholdene tillader det.
243. **Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 189. London 1932.)  
En større Flaade af Dampbaade og Motorbaade vil indtil 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. 10 Sm NE. for *May Island* (c. 56° 11' N. 2° 33' W.).  
Alle Skibe, der anduver eller forlader *Firth of Forth*, anmodes om at holde skarpt Udkig for at undgaa Beskadigelser af ovennævnte Net.

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

244. **Hebriderne. Stornoway. Vragafmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 216. London 1932.)  
Vraget af Kulhulken, der ligger sunket paa c. 58° 12' N. 6° 23' W. i *Glumraig* Havn, er nu afmærket med en grøn Lanterne, som man imidlertid ikke kan stole paa er i Orden.  
(E. f. S. Nr. 4/148 1932.)
245. **Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Victoria Channel. Fyrbelysning og Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 213. London 1932.)  
1. *Pile* Fyr paa c. 54° 40' N. 5° 50' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Taagesignal afgives nu med Diafon, der giver 2 Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 2,<sub>0</sub><sup>s</sup>, Stød 1,<sub>0</sub><sup>s</sup>, Pause 24,<sub>5</sub><sup>s</sup>.  
2. Lystønde „Nr. 10“ c. 3,<sub>4</sub> Sm SW. for (1) er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 38/2122 1931.)
246. **Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Victoria Channel. Lystønde midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 214. London 1932.)  
Lystønde „Nr. 2“ paa c. 54° 40' N. 5° 51' W., c. 0,<sub>9</sub> Sm SW. for *Pile* Fyr, er midlertidig forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>.

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

### 247. Frankrig. Saint Nazaire. Lystønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 190. London 1932.)

Den grønne Lystønde, der viser rødt, fast Lys paa c. 47° 16' N. 2° 13' W., 0,4 Sm 219½° fra Fyret paa *St. Nazaire* W.-Mole, er permanent inddraget.

### 248. Spanien N.-Kyst. San Esteban de Pravia. Fyr atter normalt.

(A. a. l. N. Nr. 5/112. San Fernando 1932.)

Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 43° 34' N. 6° 05' W. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 32/1817 1931.)

### 249. Spanien NW.-Kyst. La Coruña Anduvning. Undersøisk Klippeplateau observeret.

(A. a. l. N. Nr. 5/111. San Fernando 1932.)

Føreren af Dampskibet „*Espagne*“ rapporterer, at han lidt S. for Pejlingen af *Punta Mera* fra Pladsen 43° 25' (50") N. 8° 36' (30") W. er truffet paa et undersøisk Klippeplateau med Dybder paa 59 m Vand. Plateauet strækker sig sandsynligvis c. 2 Sm S. efter og har en Bredde af c. 0,8 Sm.

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

### 250. Trinidad. Icaos Point. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 202. London 1932.)

#### 1. Følgende Tønder er permanent inddraget:

a. Rød Spidstønde paa c. 10° 04' N. 61° 56' W., ved *Demerara* Grund.

b. Sort Stumpstønde c. 0,6 Sm S. for (a), ved E.-Siden af *Three Fathom* Banke.

2. Den røde Klokketønde med Kryds ud for *Cedros Point* er flyttet c. 0,7 Sm NW. efter og ligger nu paa c. 10° 09' N. 61° 51' W., 4,7 Sm 12° fra *Green Hill* 64,8 m Triangulationsmærke.

### 251. Uruguay. Rio de la Plata. Palmas Flats. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 180. London 1932.)

Vraget af et Skib ligger sunket paa c. 34° 28' S. 58° 04' W., 7,56 Sm 276½° fra *Farallon* Fyr. En Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, er udlagt 0,03 Sm N. for Vraget.

### 252. Mexico W.-Kyst. Nedre-Californien. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 193. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes nedennævnte Fyr:

1. Et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, paa *San Eugenio Point* paa c. 27° 50' N. 115° 05' W. Synsvidde: 15 Sm.

2. Et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, paa N.-Pynten af *Cerros (Cedros) Island* paa c. 28° 22' N. 115° 13' W. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 14 Sm.

3. Et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink, paa S.-Pynten af *West Benito Island* paa c. 28° 17' N. 115° 35' W. Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 18 Sm.

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

### 253. Italien W.-Kyst. Spezia Anduvning. Torre Scuola Skær. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 11/15. Genua 1932.)

Paa Skæret *Torre Scuola*, i Nærheden af *Isola Palmaria*, er paa c. 44° 03' N. 9° 51' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 16 m.

254. Italien W.-Kyst. Isola di Capri. Porto di Capri. Tønde inddraget.  
(A. a. N. Nr. 6/9. Genua 1932.)  
Tønden paa c.  $40^{\circ} 33' N.$   $14^{\circ} 15' E.$ , tæt ved Yderenden af Bølgebryderen ved *Marina Grande di Capri*, er permanent inddraget.
255. Italien S.-Kyst. Calabrien. Kap Spartivento. Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 12/23. Genua 1932.)  
Kap *Spartivento* Fyr paa c.  $37^{\circ} 55' N.$   $16^{\circ} 04' E.$  er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ , Blink  $0,95^s$ , Mørke  $6,6^s$ , Blink  $0,95^s$ , Mørke  $21,5^s$ . Synsvide: 15 Sm.
256. Italien E.-Kyst. Porto di Bari. Punta S. Cataldo. Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 11/12. Genua 1932.)  
*S. Cataldo* Fyr paa c.  $41^{\circ} 08' N.$   $16^{\circ} 51' E.$  er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,8^s$ , Mørke  $14,2^s$ . Flammens Højde: 64 m. Synsvide: 14 Sm.
257. Italien E.-Kyst. Ancona Anduvning. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.  
(A. a. N. Nr. 11/14. Genua 1932.)  
Vraget, der ligger sunket paa  $43^{\circ} 30' 42'' N.$   $13^{\circ} 49' 50'' E.$ , c. 15 Sm SE. for *Ancona* Fyr, er uskadeliggjort og den udlagte Vragtønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 36,2030 1931.)
258. Rusland. Sorte Hav. Kap Idokopas. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 197. London 1932.)  
Paa Kap *Idokopas* er paa  $44^{\circ} 25' (00'') N.$   $38^{\circ} 13' (42'') E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . En 7 m høj Fyrbygning.
259. Algier. Algier Radiofyr. Bølgelængde midlertidig forandret.  
(N. t. S. Nr. 5/340. Berlin 1931.)  
*Algier* Radiofyr paa  $36^{\circ} 47' 17'' N.$   $3^{\circ} 04' 15'' E.$  benytter for Tiden Bølgelængden  $287,9$  kc/s. (1042 m). (Normal Bølgelængde 300 kc/s. (1000 m)).

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

260. Røde Hav. Dædalus Reef. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 182. London 1932.)  
*Dædalus* nye Fyr paa c.  $24^{\circ} 55' N.$   $35^{\circ} 51' E.$ ,  $0,92$  Sm  $270^{\circ}$  fra den i Kortet angivne Plads, er nu tændt. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 16 Sm. Et sort og hvidt, vandret stribet, rundt Stentaarn.  
(E. f. S. Nr. 32/1825 1931.)
261. Røde Hav W.-Kyst. Asab Bugt. Ras Fatma. Oplysninger om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 181. London 1932.)  
Flammens Højde i *Ras Fatma* Fyr paa c.  $13^{\circ} 03' N.$   $42^{\circ} 51' E.$  er forøget til 29 m. Synsvide: 15 Sm. Et sort og hvidt, vandret stribet, 26 m højt, rundt Taarn.
262. Bugten ved Aden. Aden Havn. Lystønder forandret.  
(N. t. M. Nr. 203. London 1932.)  
De paa nedennævnte Pladser liggende Lystønder, som tidligere viste hvidt Et-Blink, er forandret og viser nu hver 2 hvide, faste Lys lodret for hinanden:  $12^{\circ} 47' 34'' N.$   $44^{\circ} 58' 23'' E.$ ,  $12^{\circ} 47' 52'' N.$   $44^{\circ} 59' 05'' E.$ ,  $12^{\circ} 47' 55'' N.$   $44^{\circ} 59' 27'' E.$

263. **Bengalske Bugt. Birma. Baragua Flats. Baragua Fyrskib forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 204. London 1932.)  
*Baragua Fyrskib* paa c. 15° 23' N. 95° 10' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Taagesignal afgives med Diafon, der giver To-Stød hver 1<sup>m</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

264. **England S.-Kyst. Lizard Radiopejlstation nedlægges.**  
 (N. t. M. Nr. 188. London 1932.)  
*Lizard Radiopejlstation* paa 49° 59' 06" N. 5° 12' 24" W. nedlægges uden nærmere Meddelelse den 31. Marts 1932.
265. **Norge. Oplysning om Radiostationer.**  
 (E. f. S. Nr. 1/40. Oslo 1932.)  
 1. *Ingøy Radio* paa 71° 04' 27" N. 24° 09' 25" E. er officielt aabnet. Tjenestetid: Kl. 0800 til Kl. 2100.  
 2. *Hammerfest Radio* paa 70° 39' 41" N. 23° 41' 11" E. er nedlagt.
266. **Palæstina. Haifa. Trafikbestemmelser.**  
 (Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)  
 Ifølge modtaget Meddelelse fra *Palæstina* maa intet Skib anløbe *Haifa* Havn uden forud indhentet Tilladelse.  
*Haifa Fyr*: c. 32° 49' N. 35° 00' E.
267. **Karantænebestemmelser.**  
 (U. f. s. Nr. 5/355. Stockholm 1932.)  
*Sverige*. -- De *canoriske* Øer er erklæret smittet af Pest.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg
- Korta eller  
Bog Nr. *England:*
- R 5011 Explanations of signs and abbreviations shown on charts issued by the Hydrographic Department, Admiralty.
- T Supplement No. 5 to Mediterranean Pilot, Vol. II.
- Norge:*
- N 321 a Svens- og Malangsgrunnen i Troms Fylke.



## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 268. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Oplysning om Taagesignaler.

(N. f. S. Nr. 6/383. Berlin 1932.)

1. Nautofonen paa S.-Enden af den N.-lige Bølgebryder er flyttet til det N.-lige Hoved af Hovedbølgebryderen paa  $54^{\circ} 32' 08''$  N.  $18^{\circ} 34' 05''$  E.
2. Den elektriske Sirene er bevægelig. Den afgiver Signalgruppen hver  $1\frac{1}{2}^m$ .
3. Membranen til Undervandstaagesignalet ligger tæt ved Molehovedet, og Pladsen er afmærket med en hvid Flyder med gult Flag.
4. Radiofyret og Undervandssignalet træder i Virksomhed, naar Synsvidden er 4 Sm.
5. Den bevægelige Sirene træder i Virksomhed, naar Synsvidden er 2 Sm.
6. Den faste Nautofon træder kun i Virksomhed under tæt Taage.

(Kort Nr. 269.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**SKANDINAVIA**  
Stiftet 1899  
Akkiekapital 20 Millioner Krone

50% TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr. Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices . . . . .	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA    BILBAO: ESTACION 5

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

- og *se* **Carlsberg**

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8801 · 8885 · 8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyriansanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**Harald Stornes & Co.**TELEGRAM-ADR.:  
ANGAF

CASABLANCA

SKIBSMÆGLERE &amp; BEFRAGTNINGSAGENTER

CODER: BOE, SCOTTS, BENTLEY

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentley.**GIESCHE**  
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

**DANZIG**

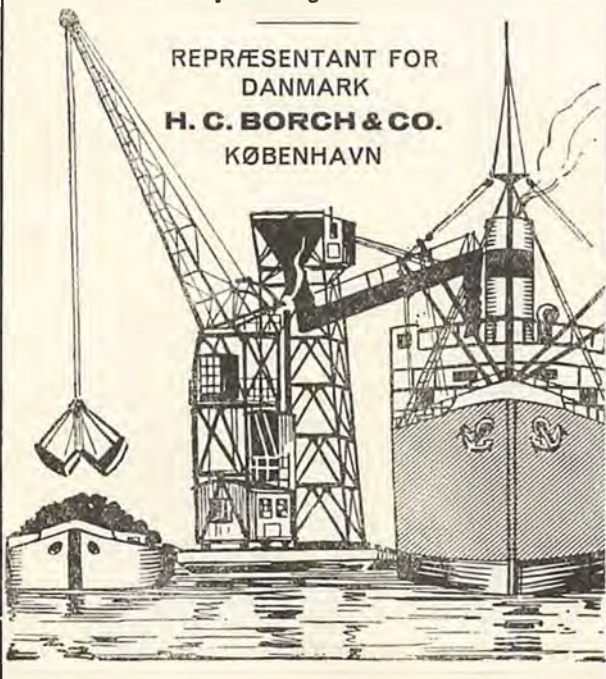
HOLZMARK 4

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**  
KØBENHAVN

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD»

STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejskibe · 2) Forsikring af Hvreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-  
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filtaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 8

FREDAG 19. FEBRUAR 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### SKIBSFARTS- PROBLEMER I TYSK BELYSNING

Dr. L. Kiep, Hamburg-Amerika Liniens bekendte Direktør, har i det sidste Nummer af Scandinavian Shipping Gazette offentliggjort sin Opfattelse af visse tyske Skibsfartsproblemer — en Opfattelse, som ogsaa har Bud til andre Skibsfartslande. Dr. Kiep konstaterer, at Skibsfarten lider ikke alene under manglende Fragter, men ogsaa under de mange Restriktioner, der forhindrer Emigration. Han mener, at den tyske Regering bør føre en mere aktiv Emigrationspolitik, og oplyser, at Regeringen har laget noget Initiativ i saa Henseende ved Dannelsen af et Oplysningsbureau, der skal undersøge Emigrations-Betingelserne i de forskellige Lande Verden over. Et lignende Foretagende er dannet paa privat Initiativ. Disse Virksomheder skal ikke alene undersøge Mulighederne for Emigration, men ogsaa danne bestemte Emigrationsgrupper, hvis Medlemmer kommer til deres fremtidige Land fuldt fortrolige med den Gerning, der venter dem.

Dr. Kiep har ogsaa en international *scrapping* Plan paa Hjerte. Af bydende Nødvendighed er det, siger han, at alle Skibe paa 2,000 Bruttotons og derover, som er over 25 Aar gamle, tvangsoplægges. Disse »Oplæggere« maa kun sælges til Ophugning. De store Summer, der kræves hertil, maa de individuelle Stater skaffe, mener Dr. Kiep. For Tysklands Vedkommende vilde dette betyde en Ophugning af 426,000 Bruttotons. For at kunne gennemføre en saadan Plan maa selvfølgelig alle Stater, i alt Fald alle Søfartslande, tiltræde den — ellers vilde Fagets Marodører høste Fordelene ved de andres Ofre.

Den ansete tyske Reder kom ogsaa ind paa Subventions-Spørgsmaalet. Tyske Redere var, hævdede han, principielt imod Subsidiar. Paa den anden Side var det indlysende, at nogle enkelte Stater kunde ikke se bort fra Statsstøtte, naar alle andre Nationers Skibsfart arbejdede med store Tilskud. Dette er første Gang i mange Aar, at en tysk Reder af Betydning har omtalt Muligheden af tysk Statsstøtte, hvad der ikke gør Dr. Kiep's Udtalelse mindre interessant.

### RUSSISK CHARTRING AF BRITISK TONNAGE

I Sovjets Ruslands-Handel med Storbritannien udførte britisk Tonnage 38 Procent af Transporten i 1930 og 33.6 Procent i de første 10 Maaneder af 1931.

De britiske Skibe, der transporterede russiske Ladninger chartredes af »Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd.«, der udfører 80 pCt. af al Chartering for russisk Regning. I de ovenfor nævnte Tal ses der bort fra Transporten af Tømmer, thi de fleste af de britiske Skibe, der kan medføre ca. 800 til 1000 standards er Self-Trimmere, og har derfor Vanskelighed ved at konkurrere med andre Nationers Dampere, særlig de skandinaviske. De sidstnævnte Dampere bygges nemlig særlig til Transport af rummelige Dæksladninger. Af 214 Rejser med Tømmer med Skibe, timechartrede

af Sovjetregeringen, udførtes 51 af britiske Dampere. Af Kontrakter paa paa 394 Rejser sluttedes de 40 med britiske Dampere. I den russiske Korn-Export til U.K. deltog britiske Skibe kun i ringe Grad i den Del af 1931, som vi har taget under Behandling, men dette skyldes hovedsagelig, at de britiske Redere ikke vilde akceptere den 11s. Rate, som Afskiberne tilbød ved Aarets Begyndelse, mens andre Redere, især italienske, sluttede Kontrakter til endnu lavere Rater. Nogle sluttedes saaledes til 10s. 9d. I hvor høj Grad Soviet favoriserer britiske Skibe fremgaar af den Kendsgerning, at til Trods for, at den bedst egnede Størrelse Skib til Korntransport er 5,000—6,000 Tons, har »Anglo Soviet Shipping Co.« ofte chartret endnu større britiske Skibe paa Bekostning af andre Landes, og for at sikre sig britisk Tonnage har bevæget andre Afskibere til at kontrahere en Del af Tonnagen til direkte Bestemmelsessted, saa at næsten alle disse Ordre effektueres af britiske Fartøjer.

### POLENS VOKSENDE OVER- SØISKE HANDEL

Polen er det eneste Land i Europa, hvis oversøiske Handel er vokset i Løbet af Ulykkesaaret 1931.

Ifølge de officielle Statistikker er der gennem Danzigs Havn befordret Varer til en samlet Vægt af 8,330,503 Tons i 1931 imod 8,213,098 Tons i 1930. Stigningen i Varetrafikken over Gdynia er endnu større. I 1931 androg den 5,334,621 Tons imod 3,625,748 Tons Aaret forud.

Til Trods for Stigningen i Vareomsætningen finder Danzigs Havn sig vedblivende brøstholden over, at den polske Regering favoriserer Gdynia paa Danzigs Bekostning. Det er kedeligt, at disse Gnidninger fortsættes, og det er vist ikke saa lidt kortsynet af Danzig at fortsætte med at udæske de Myndigheder, der kan have saa stor Indflydelse paa Danzigs økonomiske Fremtid. Tilbagekaldelsen af Polens Repræsentant i Danzig, Ministerresident Strassbourg, Forsoningspolitikens bedste Mand, tyder paa, at Polens Taalmod er blevet prøvet en Gang for meget.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### ENGLANDS TRANSIT HANDEL

I Generationer har Storbritannien været et af Transithandelens store Centre, og britiske Skibe har udført Transporten af disse Varer. Hvis Told paalægges disse udenlandske Varer, vil de ikke komme over London, Liverpool, Manchester eller Hull. *Raymond Street.*

### DEN INTERNATIONALE HANDEL

Da Verdenskrisen er den Faktor, der har haft den ugunstigste Indflydelse paa Skibsfarten, vil man ved Aarsmødet i det britiske »Chamber of Shipping« i næste Uge vedtage en Resolution til Afværkning af denne. Resolutionen, man vil foreslaa vedtaget, har følgende Ordlyd:

Kammeret vil støtte den britiske Regering, i dens Egenkab af Regering for et Kreditorland, i dens Tilbud om en generel Annullering af al Krigsgæld og Krigskadeerstatninger, da det er Kammerets Overbevisning, at

»I (a) International Gæld i sidste Instans kun kan udlignes ved Levering og Modtagelse af Varer og Tjenesteydelser;

»(b) at hvis Kreditorlandene derfor nægter at modtage Varer og Tjenesteydelser som Betaling, umuliggør de derved al Betaling af Krigsgæld og Krigskadeerstatninger, hvorved en fuldstændig Annullering af Gælden bliver den uundgaelige Følge;

»(c) Den Omstændighed, at Politikerne ikke har faaet Øjnene op for disse fundamentale nationaløkonomiske Kendsgerninger, er en af Hovedaarsagerne til den nuværende Verdensdepression og Arbejdsløsheden i saavel Kreditor- som Debitorlandene.

»(d) at et Moratorium kun tjener til en Forlængelse af disse sygelige Tilstande, mens kun en Annullering af Gælden er i Stand til at helbrede dem.

»II. At Grundlaget for den internationale Handel er en Ombytning af Varer og Tjenesteydelser Landene imellem. De Lande, der vil eksportere, maa ogsaa belave sig paa at importere. Den Omstændighed, at man har ladet haant om denne Selvfølgelighed, har været en af Hovedaarsagerne til den nuværende Krise med dens skæbnesvangre Følger for Skibes og Sømands Beskæftigelse.

**FRAGT-INDEKSET** Vi gaar altsaa mod regulær  
**FALDER STADIG** Krig i Østen. De sidste Begivenheder kunde endda tyde paa, at denne ikke indskrænker sig til Kina og Japan alene — Japans Opræden overfor Folkeforbundet og overfor De Forenede Stater og Sovjet Rusland har været saa udæskende, at man maa befrygte alle mulige krigeriske Forviklinger. Saadanne Forviklinger vil skabe et enormt Begær for Tonnage for en kort Tid, saa man vil maaske opleve at se nogle af de oplagte Skibe forlade deres Bøjer.

Men endnu har Begivenhederne ikke bedret Fragtmarkedet. Chamber of Shippings Fragtindeks for Januar melder om en Nedgang paa 13.05 Procent i Sammenligning med forrige Maanedes og 10.55 Procent i Sammenligning med Guld-Sterling Indekstallet i 1931.

Regner man Gennemsnitsfrakterne i 1913 til 100, saa er Indekstallet for Januar 1932 kun 78.59. Og saa maa man ikke glemme, at de daglige Udgifter nu ligger omkring 70 Procent højere end i 1913.

Nedgangen i Time-Charter er særlig slem. Den er 27.31 Procent lavere end for en Maaned siden.

## TRAFIKEN PAA LENINGRAD

Antallet af Skibe kommende fra udenlandsk Havn i 1931 beløb sig til 1603, fra Leningrad afgaaende Skibe til 1615. Importen androg 1,256,658 Tons, Eksporten 3,000,109 Tons.

	Ankomne Skibes Varemængde Ton	Skibenes Kapacitet Ton	Afgaaende Skibes Varemængde Ton	Skibenes Kapacitet Ton
Sovjetunionen	479,805	351,558	379,101	357,648
England	96,228	94,261	139,546	96,090
Tyskland	250,614	417,931	776,268	413,252
Danmark	56,911	185,565	390,998	196,221
Lolland	24,533	143,208	250,687	147,077
Norge	165,794	198,169	382,595	212,114
Amerika	62,744	81,854	64,339	80,216
Finland	9,848	84,258	168,578	108,443
Sverige	19,611	136,995	278,776	136,331
Estland	37,255	55,332	110,576	56,505
Andre Lande	53,315	39,110	58,639	38,264

Summa 1,256,658 1,789,241 3,000,103 1,842,161

»III. Naar Regeringen nu skal til at træffe de Forholdsregler, der er nødvendige for Opretholdelsen af Sterlingkursen og for at bringe den nuværende ugunstige Handelsbalance i Lave igen og til i Ottawa at drøfte Midlerne til at fremme Handelssamkvemet mellem England og dets Dominions, maa den ikke glemme, at Ombytningen af Varer og Tjenesteydelser Landene imellem er Hovedgrundlaget for den internationale Handel, og at det britiske Imperium i sin Handelspolitik maa søge snarere at formindske end at forøge Verdens Toldmure.«

Der kan næsten ikke herske nogen Tvivl om, at Resolutionen vil blive vedtaget, om end ikke enstemmigt, ved Chamber of Shipping's Aarsmøde. Den er en Inkarnation af almindelig sund Fornuft, og det er overordentlig mærkværdigt, at de førende Politikere i Verden har staaet blinde overfor disse simple nationaløkonomiske Kendsgerninger, eller har ladet sig forblinde af Rendesenspresens lylende Dervischer og af vildledte Reformatorer.

Der findes ingen anden Vej ud af Krisen. Lønnedsættelse og en tilsvarende Formindskelse af Købeevnen er ikke nogen Udvej, men blot en blind Gyde, der ikke fører andet Steds hen end til forøget Elendighed og voksende Arbejdsløshed.

Frankrig og Amerika har paapeget, at Tyskland, hvad Statsgæld angaar, vil komme i en langt fordelagtigere Stilling end den øvrige Verden, saafremt Riggsgælden og Krigskadeerstatningerne annulleres for Fremtiden. Men den Side af Sagen kunde vel nok ordnes til de paagældende Magters Tilfredshed, uden at man fortsatte med den nuværende økonomiske Krig og selvmorderiske Rustningskapløb. Det er ganske forstaaeligt, at Amerika ikke vil slette Europas Krigsgæld, saa længe Europa giver mere ud til sine Hære og Flaader, end det var Tilfældet før Krigen. Amerikas Ulyst til at financiere en ny europæisk Krig er et meget kraftigt Argument mod en Annullering af Krigsgælden. Det er Europas Sag nu under Afrustningskonferencen at overbevise Amerika og den øvrige Verden om, at det er dens Ønske at gøre denne Verden til en fredelig Verden.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

# DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS RESPONSA

## Responsum Nr. 61.

I Henhold til et Scanfin Certeparti udførte et Skib en Rejse fra Leningrad til Antwerpen med en Ladning D.B.B. I Certepartiet var det bestemt, at Losningen skulde udføres til en fast Pris af 8 sh. pr. Std., hvilken faste Losserate efter Rederiets Mening skulde inkludere alle Udgifter.

Ved Modtagelsen af Afregningen viste det sig ikke destomindre, at man var blevet debiteret ekstra for Losning af Bunkers, Opstilling af Stilladser etc. samt 1 pCt. Government Tax til et samlet Beløb af Fres. 2465.80. Rederiet protesterede naturligvis imod disse ekstra Debiteringer, men det har indtil Dato vist sig umuligt at opnaa nogen Refundering.

Under Sagens Behandling er der imidlertid opstaaet Disput om, hvorvidt Skibet i det hele taget har været berettiget til at stuve Ladning i Reserve-Bunker-Rummet eller lignende Steder. Dette Spørgsmaal skulde vel i og for sig være udenfor enhver Tvivl, hvilket vi bl. a. har bevist ved Fremlæggelse af en Del Afregninger, hvor Skibe har lastet D.B.B. i Leningrad. Da Advokaterne ogsaa ønskede en Udtalelse angaaende Lastning fra Østersøhavne, har vi været i Forbindelse med vore Advokater i Helsingfors, der ganske bekræfter vort Standpunkt. Med mindre det modsatte skulde være bestemt i Certepartiet, er det efter vor Mening altid sædvanemæssigt, at Skibet for at faa et fuldt og komplet Indtagende stuver Ladning, hvor denne uden Risiko kan placeres.

Efter at have sendt Helsingfors Advokaternes Skrivelse til vore Forbindelser i Antwerpen, tilskriver disse os bl. a. følgende:

»Would it be possible to have, besides the letter from your lawyer at Helsingfors, some certificates signed by shipowners whose vessel carry wood from the Baltic, stating that it is customary to load such cargo in the bunker holds«, i hvilken Anledning vi tillader os høfligst at rette Forespørgsel til den ærede Rederiforening om en saadan Udtalelse kan erholdes til Brug under Sagens videre Behandling.

## Svar.

Ved Skrivelse af 5. ds. har De udbedt Dem en Udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening om, hvorvidt det maa betragtes som sædvanemæssigt, at Skibe, der laster Træ i Østersøhavne, for at faa et fuldt og komplet Indtagende, stuver Ladning i Reservebunkerrum eller lignende Steder.

Saaledes foranlediget skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at det paagældende Spørgsmaal maa besvares bekræftende.

## Responsum Nr. 62.

For Raadet foreligger for Tiden en Sag angaaende et Ulykkestilfælde, som den 8/4 1929 er overgaaet Arbejdsmand . . . , idet han under Losning af Hvede fra et Motorskib blev ramt af en nedfaldende Jernbjælke, og Raadet tillader sig at anmode den ærede Forening om at ville fremkomme med en Udtalelse om, hvorvidt der ved den paagældende Lejlighed er anvendt den sædvanlige Fremgangsmaade ved Losningen, om den Jernbjælke, der bevirkede Ulykkestilfældet, var nødvendig det paagældende Sted, samt om Skibets Kaptajn eller eventuelt andre efter Foreningens Skøn bærer Ansvar for Bjælkens Tilstedeværelse og for at den faldt ned.

## Svar.

Foranlediget af det ærede Raads Skrivelse af 9. ds. tillader Dansk Dampskibsrederiforening sig at udtale, at efter det oplyste synes Skærstokkens (d. v. s. Jernbjælkens) Tilstedeværelse i Lugen ikke at have været nødvendig for Losningen. Med Hensyn til Ansvar for, at dette fandt Sted, vil Rederiforeningen mene, at dette i første Række bør hvile paa Arbejdslederen, der har udført Losningen, idet der dog formentlig ogsaa maa paahvile Skibet et vist Ansvar for, naar Skærstokken ikke blev fjernet, at have undladt at paase, at denne var sikret ved Bolte til Sporene i Lugekarmen.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 16. Februar 1932.

La Plata hjemgaaende er endnu det eneste Marked, hvor der til Stadighed gøres noget af Betydning, men der er heldigvis en Antydning mere Efterspørgsel i flere andre vigtige Markeder og bare det, at der er Tegn til større Aktivitet her og der, virker velgørende i Tider som disse. Montreal vil sandsynligvis kunne aabne usædvanlig tidligt i Aar, og selv Forhaabnin-

gerne til dette specielle Marked ikke kan sættes højt, vil Korntransporten derfra og den indgaaende Trafik lette paa Tonnageoverskuddet. Forholdene i Østen er desværre endnu meget usikre og uoverskuelige, og i de hjemlige Markeder findes ikke mange opmuntrende Momenter; Oplægningens store Stigning i Løbet af de sidste 3/4 Uger beviser bedst, hvor daarligt det er.

### TRÆLASTMARKEDET

De Slutninger, som hidtil er rapporteret, maa vel ikke tages som et Udtryk for, hvorledes Sæsonen vil blive, men nogen god Optakt er det ikke. Blandt de sidste Befragtninger for prompt og f.o.w. bemærkes:

340 Std. Hango/Hull 40/- Februar; 360 Std. Åbo/Hango-Ostende 50½ Belgas, Marts; 500 Std. Åbo/Hango-Ostende 49 Belgas, April; 475 Std. Åbo/Hango-Ostende 50½ Belgas, Marts; 8/900 Std. 2 Hernøsand/Le Havre 35/- Maj; 8/900 Std. Kemi/Le Havre 40/- Juni; 2 Baade à 600 Std. Danzig/Manchester 41/- spot; 15/2,000 Std. Yxpila/London Maj noteres i 32/3 33/- 1,000 Std. Borgå/London Maj 30/- 31/-. Props Syd-Midfinland/E.C. 1/1,500 Fv. 31/- 31/6; 400 Std. Danzig/Tyne Dock prompt 35/-. Til og fra Murmansk offereres en god Del Laster, bestaaende af Kul, Sild, Træ, Flax o. s. v., men det er ikke noget at løbe efter.

Fortætttes forneden næste Side

### MINDRE STIGNING I OPLÆGNINGERNE

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening havde i Tirsdags alt i alt 111 Skibe af 236,556 Tons Brutto, 336,033 Tons Dødvægt oplagte. Dette er 1148 Tons mere end forrige Uge.

Der er vedblivende oplagt ca. 27,000 Tons anden Tonnage, tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke medtaget den oplagte Sejlskibstonnage.

## ‡ FRA SØ, HAVN OG VÆRFT ‡

### Midlertidige Bestemmelser i Haifa

Regeringen i Palæstina meddeler, at indtil Haifa Havnen er helt færdig-bygget, maa inlet Skib sejle ind i Havnen uden særlig Tilladelse fra Havnekaptajnen eller the Resident Engineer.

Selskabernes Repræsentanter og Skibets Kaptajn vil være hjemfaldne til Lovens Staf, hvis denne Bestemmelse overtrædes.

At et Skib søger Havnen paa Grund af daarligt Vejr, vil ikke blive betragtet som formildende Omstændighed.

Indtil den fornødne Tilladelse er givet, maa Skibe ikke komme indenfor den røde Bøje eller ankre op længere inde end 100 Meter udenfor en Linie, trukket fra den østlige Ende af the main breakwater to the visible end of the lee breakwater. Naar Skibet har faaet Tilladelse til at komme i Havn, maa det kun ske med Havneofficeren ombord og manøvreret i Overensstemmelse med hans Instruktioener.

### Elektrosvejsning

Elektrosvejsning er et nyt Bygningsfag, og man gaar frem ved at eksperimentere. De opnaaede Resultater offentliggøres for det meste i Faglitteraturen, men man kan

selvfolgelig sætte sig bedst ind i Faget ved at arbejde selv og ved at komme i nærmere Kontakt med de Ingeniører, som paa Værfterne og Værkstederne leder Elektrosvejsningens Afdelinger og Laboratorier. Ingeniør Paul V. Jankov, Ingeniør ved Det norske Veritas, har optegnet mange interessante og vigtige Data paa sin Studierejse i U.S.A. Disse Optegnelser er nu udgivet af Det norske Veritas i Form af en smuk Brochure paa 72 Sider med 41 Illustrationer og 3 Tabeller.

Brochuren er delt i 8 Afsnit, som behandler Arbejdsudførelserne, Svejsemetoder, Svejsmaskiner, Elektroder, Svejsesømme, Undersøgelse og Prøvning af Svejsesømme, Konstruktionsdetaljer og svejsede Fartøjer. Der er desuden 3 Appendix, som indeholder Uddrag af »Code for Fusion Welding in Building Construction« og Tillæg til »American Society of Mech. Eng. Boiler Construction Code«.

Stofet er behandlet kort og klart og giver Bogen den værdifulde Egenskab, at Belysningen af den nye Metode for Forbindelse af Konstruktionsdele omfatter alle de vigtigste Momenter.

Bogen koster 2 Kroner og faas ved Henvendelse til Det norske Veritas, Oslo.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

Canada: Noteringerne for 6/1,000 Std. Baade per f.o.w. varierer fra 50/- op til 57/6 efter Lasteplads og Betingelser for øvrigt.

### KUL, KOKS ETC.

Efterspørgselen er stadig meget indskrænket, baade fra U.K., Kontinentet og Danzig, og Raterne lave om end faste. 2,000 T. Danzig/Randers 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Londonkoks noteres til ca. 6/6. Slutninger: 3,300 T. E.C./København 4/3, 2,600 T. E.C./Randers 4/6, 1,200 T. Methil/Odense 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,400 T. Grangemouth/Tuborg 4/6, 4,400 T. Humber/Reykjavik 8/-.

Det udgaende Marked arbejder stadig trægt, og Raterne undergaar ingen væsentlig Forandring. E.C./Marseille 4,000 T. 6/9, Genua any size 6/-, Malta 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Wales/Genua 6,200 T. 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Venedig 5,500 T. 6/9, Port Said any Size 6/9, Øerne 4/5,000 T. 6/9, mindre 7/-, Rotterdam/Algiers 3,000 T. 7/-, Genua 4/6,000 T. 6/-, Danzig/Sicilien 3,500 T. 7/6, Genua 4/6,000 T. 7/- 7/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. De hjemgaaende Markeder er uvirksomme med lave Noteringer. Frugt per Februar/Marts indikerer 20/- 20/6. Fosfat Sfax/Ipswich 25/3,000 T. 8/6, Bristol 35/4,000 T. 8/6, Rouen 3,000 T. 28 F.F., Bona/Cork 3,700 T. 8/-. Hverken Sortehavel eller Donau har nogen Efterspørgsel for Øjeblikket.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Quebec-Montreal indikerer 7/- for 5/6,000 T. Marts Lastning. Wales/Havana er igen gjort til 7/-

5,000 T., Tyne/U.S.A. 2,500 T. Koks 10/6 een, 11/6 to Lossehavne. Emden/U.S.A. noterer 7/- 5/6,000 T. Kul, Koks og Briketter og lignende fra Antwerpen/Rotterdam. Der er noget mere Liv i de amerikanske Markeder, og naar Montreal paabegynder Befragtingen, kan der vel ventes en yderligere Stramning i Raterne. Cuba og San Domingo har taget en Del Baade til forbedret Rater, bl. a. Cuba 6,000 T. 15/-, San Domingo 6,000 T. 13/9, 3,500 T. 14/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Korn Range/Havre-Dunkirk indikerer 8 c. og Gulfen/Bremen-Hamburg 10 c., Hampton Roads/Rio \$2. Pitchpine: Gulfen/River Plate \$10.25, Bomuld Galveston/Bombay 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> c. og lignende til Japan/Kina. Oliekager Philadelphia/A-R 13 c. pr. 100 lbs. Svovl Galveston/Harburg 7,500 T. \$1.90. Montreal indikerer 8 c. A/R. 9 c. Havre/Dunkirk, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. Middelhavet.

Vancouver/U.K. Kont. har taget flere Baade til 23/- 23/3, Marts.

### SYDAMERIKA

Kulraterne fra U.K. til Plata og Brasilien kan ikke forbedres, lader det til. Kornbefragtingen har været noget mindre i den forløbne Uge, delvis paa Grund af 2 Helligdage i La Plata, men Raterne holdes godt oppe, og Februar Tonnage burde nu være værd 19/3 19/6, Basis San Lorenzo/U.K. Kont. Febr./Marts sluttes til ca. 18/- 18/6 6/7,500 T., 18/6 19/- 5/5,500 T. Buenos Aires/Antwerpen betalle 17/6 for prompt 7,300 T. Til Skandinavien er sluttet nogle Liners paa »berth terms« for prompt Lastning og et Par 5/6,000 Tonnere pr. Marts til 20/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 20/3, Bergen/Stockholm-Danmark. Chile/Kontinentet er uden Forretning. Til U.S.A. indikeres \$4. 5/5,500 T., Marts/April.

### ØSTEN

Forholdene i Østen er ikke forbedret. Vladivostok/R-H er kommet ned paa 24/- for »full cargoes« og parcels Dalney Rotterdam og/el. Hamborg rapporteres sluttet til 17/-. Fra Indien offereres næsten intet. Birma/Holland kan muligvis gøres til 23/8. Australien er en Ubetydelighed fasterer. Sydaustralien/Europa pr. Februar er gjort til 27/9 9,500 T. og 26/3 4,500 T. parcel. Vestlandet/Europa, 27/- 7,300 T., Marts.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 5,500 T. Rundrejse 60 c., 4,150 T. Rundrejse 65 c., 2,500 T. Rundrejse 90 c. Pacific: 6,500 m/v del. Pacific, redl. Australien \$1. En hel Del store Motorskibe og Dampere søges for Fart i Østen og Pacific til noget bedre Rater end der hidtil har været nævnt.

## ET GODT KOMPAS

### SYV HOVEDREGLER

Kaptajn Sverre Røvig opstillede under et Fordrag forleden i Oslo Sjømandsforening følgende syv Regler for et godt Kompas:

1. Nybygning skal have terrasseformig Midtskibshus med Træhus øverst og Standardkompas paa Taget af Træhuset.
2. Skansklødning af Staal tillades ikke.
3. Søfartskontoret skal godkende Kompassernes Plads uden at være bundet til Metermaal.
4. Ophængningen maa ikke tillade, at Kompasserne kommer i Svingning.
5. Jernknægle tillades ikke.
6. Flinders Bar paa Nathuse ombord i Langfart.
7. Krængningsmagneten anbringes paa rigtig Plads og Pladsen kontrolleres ved approberet Krængningsmaal.

## DE HOLLANDSKE REDERIERS VANSKELIGE KAAR

Dansk Søfarts Tidende har indgaaende rede-  
gjort for den Henvendelse, som den nødste-  
dte hollandske Skibsfart forrige Uge rettede til Re-  
geringen i Haag.

Nu kommer Meddelelsen om, at Holland—  
Amerika Linien har solgt Lineren »Nieuw Am-  
sterdam« til Japan. Dette er det niende Skib,  
som dette store Selskab har solgt i Løbet af et  
Aar, og flere vil blive solgt i allernærmeste  
Fremtid. Blandt disse nævnes »Rotterdam«, et  
af Selskabets allerstørste Baade.

### SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN

Antallet af de i Januar Maaned indgaaede Skibe var  
346 med 266.161 N.R.T. mod 444 Skibe med 322.164 N.R.T.  
i December Maaned 1931.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 353 Ski-  
be med 265.987 N.R.T. mod 464 Skibe med 340.359 N.R.T.  
i December Maaned 1931.

Af de i Januar Maaned indgaaede Skibe indgik 232 med  
192.587 N.R.T. i Ballast, medens 15 Skibe med 4.948 N.R.T.  
udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar 1931 skal anføres, at  
Antallet af de indgaaede Skibe var 442 med 324.891 N.R.T.  
og af de udgaaede Skibe 447 med 330.899 N.R.T.

Den overalt gældende Afspærring af Import og Eksport  
har i afvigte Maaned sat sit Præg paa Skibstrafikken paa  
den herværende Havn. Skibsantallet er i Forhold til Maa-  
neden forud gaaet ned med 100 Skibe, Tonnagen med c.  
60.000 t. Det samme gælder for Sammenligningen med  
Januar 1931, hvor Tonnagen var omtrent som i December  
1931. Den danske Tonnage hævdede med 74 Skibe med  
52.930 N.R.T. sin Plads som Nr. 2 efter Sverige med  
94 Skibe med 58.899 N.R.T. som Nr. 1. Tysklands Ton-  
nage var i Januar Maaned kun 33.692 t. I Sammenligning  
med December, hvor den danske Tonnage udgjorde 98  
Skibe med 69.145 N.R.T. er ogsaa vor Tonnage gaaet be-  
tydeligt tilbage, nemlig med 24 Skibe med c. 16.000 t.

### Trafikken paa Kieler-Kanalen

I Følge Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamborg  
har i Aaret 1931 48,286 Skibe med en Tonnage af 17,757,136  
Netto-Register Tons passeret Kieler-Kanalen, hvilket be-  
tegner en Tilbagegang i Forhold til Aaret 1930 paa 5,255  
Skibe med ca. 4,270,000 Netto-Register-Tons. I maritime  
Kredse anses imidlertid denne Tilbagegang for at være  
ringe i Betragtning af de nuværende ugunstige økonomiske  
Forhold.

### Hamborgs Flyvehavn

har for nylig faaet et Fyrtaarn af en særegen Art. Der er  
i det anbragt en saakaldt Skystraalekaster, ved hvis Hjælp  
man kan beregne Skyernes Højde. Det har blandt andet  
Betydning for Udarbejdelsen af Vejrmedlinger ogsaa for  
Sofarende.

### »Georg Stage«s Minde

Stiftelsen »Georg Stages Minde« kan den 1. April fejre  
50 Aars Jubilæum. I Anledning af Jubilæet vil Bestyre-  
lsen udsende et Mindeskrift, der indeholder en Oversigt  
over Virksomheden. Der bliver ikke afholdt nogen som  
helst Festlighed i Anledning af Jubilæet.

Skoleskibet »Georg Stage« modtager i Aar sine Elever  
den 20. April. Ansøgningsfristen for Deltagelse i Aarets  
Togt udløber den 20. Februar, og der har, udtaler Besty-  
relsens Formand, Admiral Cold, allerede meldt sig over  
150 Ansøgere, skønt der kun er Plads til 80 Elever. Skibet  
vil ligesom tidligere blive ført af Kaptajn H. Junker.

### I det russiske Paradis

En ung Sømand, Wladimir Henriksen, Søn af en polsk-  
født Skibsmægler i Arkangelsk, er nylig ankommen til  
Oslo efter at have gennemgaaet en frygtelig Tid i Rus-  
land. Han var med sit Skib kommen til Batum, hvor  
han blev efterladt, fordi han kom en Time for sent til  
Havnen. Senere blev han overfaldet af nogle Banditter  
og frastjaaet alle sine Ejendele, deriblandt Pas og Penge.  
Da han blev fundet efter Overfaldet, vilde Politiet ikke  
tro paa hans Historie, men lod ham kaste i Fængsel og  
sigtede ham for Spioneri.

I det Fængsel, hvor han blev anbragt sammen med  
andre politiske Fanger, var 30 Fanger lukket inde i et  
Rum, som kun var 4×4 Meter stort. Den Bænk, de  
havde at sove paa, gav kun Plads for 8—10 Mand, saa

de andre maatte ligge paa Gulvet. De blev frygtelig pla-  
get af Lus, Lopper og Kakelakker, og dertil kom om Vin-  
teren den frygtelige Kulde. Det værste var imidlertid,  
at Fangerne næsten blev sultet. De fik saa lidt at spise,  
at flere af dem døde af Udhungring. Da der var gaaet  
8 Maaneder forsøgte Henriksen med en Sultestrejke for  
at komme til et mildere Fængsel, og det lykkedes ogsaa.  
Kort Tid derefter blev han sat paa fri Fod. Hans Fader  
havde rettet Henvendelse til Moskva om at faa Sønnen  
eftersporet og frigivet.

### »Pacific« giver 5 pCt. i Udbytte

Bestyrelsen for Akts. Dampskibsselskabet »Pacific« har  
vedtaget at foreslaa den ordinære Generalforsamling, at  
der af Aarets Nettooverskud, som inklusive Saldoen fra  
forrige Aar udgør 36,563 Kr., udbetales 5 pCt. i Udbytte  
til Aktionærerne, og at der overføres fra Reserve- og  
Klassifikationsfond et Beløb paa 251,000 Kr. til Afskriv-  
ning paa Selskabets 5 Skibe.

### Italienerne imponeret af vore Færger

Kaptajn de Margi Luigi, Fører af den italienske Dam-  
per »Premuga«, som har lossel i Korsør Havn, var i Følge  
»Korsør Avis« af Havnemester Hjort-Jensen spurgt, om  
han ikke havde Lyst til at se den ny Motorfærge paa  
Storebæltsoverfarten. Hertil havde Italieneren ikke sær-  
lig Lyst, da han mente, at Messinafærgerne nok overgik  
de danske. Alligevel gik han om Bord i Motorfærgen  
»Nyborg« og blev elskværdigt vist omkring alle Vegne,  
ligesom han overværede Jernbanevognenes Indladning.  
Han var imponeret og erkendte, at saa elegante og vel-  
indrettede Færger har man ikke i Italien.

## NY ITALIENSK REDERI-TRUST

Ifølge Telegram til Scandinavian Shipping  
Gazette har Mussolini billiget Sammenslutning-  
en mellem de to Rederier Florio Societa Italia-  
na di Navigazione og Compagnia Italiana  
Transatlantica. Begge Selskaber har fast Fart  
paa afrikanske Havne. Den ny Sammenslutning  
har taget Navneforandring til *Tirrenia*. Selska-  
bet faar Hovedsæde i Neapel.

### Skibsfarten paa England

Den samlede Tonnage for de Fartøjer, der anløb og af-  
gik fra U.K. Havne med Fragt eller i Ballast i de tolv  
Maaneder, der endte den 30. November 1931, beløb sig til  
339,841,852 Netto Register Tons mod 364,423,412 Netto Re-  
gister Tons i de foregaaende tolv Maaneder — altsaa en  
Nedgang paa 6—7 Procent. I nævnte Periode var Tallene  
for Londons Havn 55,682,346 Netto Register Tons mod  
58,245,215 Tons i det foregaaende Aar — altsaa en Ned-  
gang paa 4,5 Procent. En yderligere Analyse af Tallene  
viser, at Londons Andel af Storbritanniens Skibsfart er  
steget fra 16.0 til 16.4 pCt.

## BEKENDTGØRELSE

OF THE HAVNEFOGED

## HAVNEFOGED

Stillingen som Havnefoged ved Vejle Havn bliver  
ledig 1. Maj d. A.

Ansøgninger med Oplysning om Kvalifikationer samt  
Vidnesbyrd indsendes hertil inden 10. Marts.

Lønnen udgør 4230 Kr. aarlig, stigende hvert 3die  
Aar med 360 Kr. til 4950 Kr. + Dyrtidstillæg f. T.  
350 Kr. samt Uniformsgodtgørelse 100 Kr. og Fradrag  
for Bolig 500 Kr. Pension i Henhold til den gældende  
Vedtægt.

Vejle Borgmesterkontor, d. 11. Februar 1932.

Fred. Poulsen.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. 2. 1932.

London .....	18.16	Madrid .....	41.30
New York .....	527.75	Amsterdam .....	214.00
Berlin .....	125.35	Stockholm .....	101.70
Paris .....	20.90	Oslo .....	98.80
Antwerpen .....	73.70	Helsingfors .....	8.27
Zürich .....	103.20	Prag .....	15.75
Rom .....	27.55		



**Toldfrihed for Skibsværfterne**

Varer, der indføres direkte til engelske Skibsbygningsværfter, og som skal anvendes til Bygning eller Reparation af Skibe, vil, efter hvad der officielt meddeles, ikke blive ramt af den nye 10 pct.s Værditold. Denne Meddelelse vil sikkert være en velkommen Overraskelse for Skibsværfterne.

**PERSONALIA****Dødsfald**

Kaptajn Hans Møller Aarbye, Sønderho, er Mandag Eftermiddag efter længere Tids Sygdom afgaaet ved Døden i sit Hjem, 66 Aar gammel.

Efter sin Konfirmation gik Aarbye Søvejen, tog Navigationseksamen, blev Styrmand i D.F.D.S. og senere hen Fører af Selskabets store Dampere, tog saa for en Snes Aar siden Landlov og blev Bestyrer af Landmandsbankens Afdeling i Sønderho, en Stilling han passede samvittighedsfuldt og punktligt gennem de mange Aar, indtil han nu ved Nylaarslide, grundet paa Sygdom, maatte fratræde. Harbye var ugift, men Søsteren, Mary Aarbye, har givet sin Broder en opofrende og kærlig Pleje under hans lange Sygdom. Aarby var Kasserer og i Styrelsen for Sønderho Sygeplejeforening siden dens Stiftelse for 15 Aar siden, og det var en Sag han omfattede med stor Interesse, og det var efter hans Initiativ, Foreningen blev stiftet. Hos de Mennesker, Kaptajn Aarbye kom i Berøring med, efterlader han sig det bedste Minde.

\*

Knap 74 Aar gammel afgik Maskinmester J. C. C. Rommedahl ved Døden den 1. Februar.

Mester Rommedahl begyndte i 1883 sin Løbebane paa Søen som Maskinassistent i D. F. D. S.s gamle »Fylla«, sejlede som Undermaskinmester til 1893, da han blev udnævnt til 1. Mester, i hvilken Egenskab han bl. a. gjorde Tjeneste i flere af Selskabets store Lastbaade. Han sidste Skib, inden han i 1923 fratraadte paa Grund af Alder, var »Kong Haakon«.

\*

Maskinmester Mouritz Vilhelm Bendsen er afgaaet ved Døden.

Mester Bendsen begyndte sin mangeaarige Løbebane paa Søen i D.F.D.S.'s gamle »Fylla«.

I 1891 blev Mester Bendsen udnævnt til 1. Maskinmester, og han sejlede sidst med »Saga«, som han fratraadte paa Grund af svigende Helbred i 1921 efter at have tjent Selskabet som en tro og dygtig Tjener i 41 Aar.

**25 Aars Jubilæum**

Den 1. Marts kan Maskinmester G. Olsen fejre sit 25 Aars Jubilæum som Maskinmester paa den elektriske Centralstation i i Frihavnen.

Jubilaren, som er født den 10. August 1876, har gjort Tjeneste som Mester i flere af Selskabets Skibe, bl. a. »Oscar II«. Ved Bygningen af s.s. »Kong Haakon« og s.s. »Dronning Maud« blev han ansat som Tilsynsførende, og da Skibene kom i Fart kom han ombord i s.s. »Dronning Maud« som 2. Mester, hvor han var, indtil han i 1907 blev ansat i Frihavns A/S.

**Sølvbryllup**

Onsdag d. 24. ds. kan Styrmand Hans Fischer og Hustru, Esbjerg, fejre deres Sølvbryllup. Sølvbrudgommen har i en Aarrække sejlet som Styrmand i D.F.D.S. og har i det sidste Par Aar midlertidig været Fører paa forskellige Rutebaade Esbjerg—England; for Tiden er han Styrmand paa s.s. »Tyr«, Esbjerg—London Ruten.

**POSITIONSLISTE****PR. 16. FEBRUAR 1932****A**

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Sfax 9.2. til Kings Lynn.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said 13.2. til Rotterdam.
- s.s. *Aggersund*, Hansen, afg. Grangemouth 10.2. til Boston.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kbhvn. 17.2. til Korsør.
- s.s. *Algarve*, Lund, afg. Nemours 22.2. til Oran.
- m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. La Pallice 14.2.
- s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Santiago 12.2.
- s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, afg. Nordenham 14.2.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Seattle 11.2.
- m.s. *Annam*, Knudsen, ank. Melbourne 12.2.
- s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Esbjerg 15.2. til Buenos Aires.

- m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 11.2.
- m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Portland 3.2.
- s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Blyth 11.2. til Bilbao.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 11.2.
- m.s. *Australien*, Krarup, ank. Kbhvn. 27.1.
- s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

**B**

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
- s.s. *Benedikt*, Fioldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.
- s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 16.2. til Stettin.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.2.
- m.s. *Boringia*, Frandsen, afg. Colombo 13.2. til Suez.
- m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Emden 3.2.
- s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Teneriffe 8.2.
- m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Emden 10.2.
- s.s. *Bretland*, Hansen, afg. London 15.2. til Kbhvn.
- s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Nemours 16.2. til Oran.
- s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Neuritas 12.2.

**C**

- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Santa Fe 11.2. til Madeira f. O.
- m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.
- m.s. *California*, Gyhrs, afg. Kbhvn. 19.2. til Svendborg.
- s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 23.2. til Kbhvn.
- m.s. *Chile*, Hansen, afg. Danen 15.2. til Shanghai.
- m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Pentland 14.2. p. R. t. Nyborg.
- s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Baltimore 11.2.
- s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
- m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. San Pedro 12.2.

**D**

- s.s. *Dana*, Bang, ank. Kbhvn. 12.2.
- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. London 18.2.
- m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 14.2. p. R. t. Baytown.
- m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Hongkong 8.2.
- s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 26.2. til Newcastle.
- s.s. *Douro*, Christensen, afg. Libau 20.2. til Kbhvn.
- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Thorshavn 14.2. til Kbhvn.
- s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

**E**

- s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
- s.s. *Egholm*, Holm, afg. Lissabon 6.2. til Kiel.
- s.s. *Elie*, Clausen, ank. Limasol 12.2.
- s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Hull 12.12.
- m.s. *Erria*, Topp, pass. Guardafui 12.2. p. R. t. Colombo.
- s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Castellon 11.2.
- s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 14.2.

**F**

- s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.
- m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.
- s.s. *Fionia*, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing Ruten.
- m.s. *Fionia*, Væring, ank. Bangkok 12.2.
- s.s. *Flora*, Kajs, afg. Aarhus 19.2. til Newcastle.
- s.s. *Florida*, Kolster, afg. Rio 13.2. til Kbhvn.
- s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Kenitra 13.2.
- s.s. *Fredensborg*, pass. Kbhvn. 13.2.
- s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.
- s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. San Pedro Macoris 9.2.
- s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
- s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Wilmington N.C. 12.2. til New Orleans.
- m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

**G**

- s.s. *Garonne*, Basthohn, afg. Antwerpen 19.2. til Kbhvn.
- s.s. *Georgia*, Christensen, afg. Newcastle 9.2.
- s.s. *Gerda Toft*, afg. Helsingborg 15.2.
- s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Danzig 13.2.
- m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. Galveston 14.12.

**H**

- s.s. *Hafnia*, afg. Kbhvn. 13.2. til Methil.
- s.s. *Halland*, afg. Kbhvn. 13.2.
- s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
- s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Stettin 15.2. til Kbhvn.
- s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 18.2. til Liverpool.
- s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

**I**

- m.s. *India*, Kruse, pass. Flores 13.2. p. R. t. Hamburg.
- m.s. *Indien*, Broner, ank. Shanghai 4.2.
- s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Port Sigrí 15.2. til Istaubul.

m.s. *Irland*, Petersen, ank. Baltimore 13.2.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith 15.2. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 13.2. til Rotterdam.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Perim 5.2. p. R. t. Singapore.  
m.s. *Jyllandia*, Kragelund, ank. Hamborg 14.2.  
m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jagersborg*, Petersen, ank. Beckton 14.2.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 16.2. til Horsens.  
s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Harburg 28.1. til Wilmington N.C.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leith 10.2. til Barcelona.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 15.2. til Aarhus.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Danzig 25.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Kbhvn. 13.2.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Dunston 28.1.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Methil 5.2. til Barcelona.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 3.2. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Pallice 13.2. til Havre.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk V. 27.1.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Antwerp 14.2.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Grangemouth 12.2.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 20.2. til London.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Huelva 9.2.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Dunston 4.2. til C. Vecchia, pass. Gibraltar 12.2.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos Aires 29.1. til Kbhvn.  
m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Port Said 12.2. til Genoa.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Leixoes 16.2. til Kbhvn.  
s.s. *Moën*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 15.2. til Danzig.  
s.s. *Nevada*, Arel, ank. Kbhvn. 13.2.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Aalborg 23.1.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Leith 13.2.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. London 22.1.

## O


m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 5.2. til Buenos Aires.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Panama 10.2.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, pass. Panama Kanalen 8.2. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Antwerpen 13.2. til Burntisland.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Lizard 15.2. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlø, afg. Korsør 14.2. til Danzig.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 11.2.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.2. til Odense.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 22.2. til Nakskov.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver KØBENHAVN

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Philippeville 13.2.  
s.s. *Saga*, Falck, afg. Kbhvn. 16.2. til Vestnorge.  
s.s. *Scanlia*, Michelsen, pass. Rockall 11.2. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, ank. Aarhus 13.2.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 17.2. til Gdynia.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Burriana 14.2. til Valencia.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Siam*, Andersen, pass. Panama Kannlen 8.2. p. R. t. Los Angeles Harbour.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 9.2.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 12.2. til Dunkirk.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 13.2. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Masned Sund 14.2.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Kbhvn. 9.2.  
s.s. *Stadion II*, afg. Kolding 15.2. til Østnorge.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Maracaibo 12.2. til Progresso.  
m.s. *Stjerneborg*, afg. Tacoma 10.2.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Castellon 9.2.  
s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Liverpool forv. 19.2. til Swansea.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 16.2. til Kbhvn.  
s.s. *Søborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 23.2.  
s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 15.2. til København.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Osaka 13.2.  
s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. New York 20.2. til Kbhvn.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Windau forv. 18.2. til Kbhvn.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Valencia 16.2. til Cartagena.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 4.2.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Trondheim 16.2.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Casablanca 21.2. til Tanger.  
s.s. *Tyr*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Guayabal 8.2.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Hartlepool 13.2.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 29.1.  
s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Antwerpen 12.2.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Rosario 21.1.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), afg. Hartlepool 15.2.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, ank. Rosario 15.2.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 23.2. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 14.2.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 15. FEBRUAR 1932

4/m Sk. *Helga*, Petersen, ank. Teignmouth 5.2.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Porsgrund 11.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

Telefon 2070 · 12610



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve  
Patent MønjeKobberstof for Træskibe  
Graa Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS« Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

### A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

### J. W. PAULIN

STEVEDORE

REDERI

BEFRAGTNING

WIBORG - FINLAND

TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER



Det populære  
Tuborg

TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 17. Februar 1932.

Nr. 7.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementprisen er 1 Krone  
aarl. foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre koster for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Brejde- og Længdebestemmelser for *danske*  
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er tri-  
gonometrisk 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.

269. Advarsel vedrørende Afmærkningen i de indre danske Farvande.  
Under Vinterperioden maa man ikke stole paa, at Afmærkningen i de indre *danske*  
Farvande er i Orden eller paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 2/28 1932.)

### I. Østersøen.

270. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er inddraget paa Grund af  
Isforholdene.
271. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännan. Lystønder inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 6/427. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Krongrundet östra. Osvallsgrundet östra. Huvudet östra. Tärnör. Skansgrundet*  
c. 56° 39' N. 16° 23' E.
272. Sverige. Kalmarsund. Kalmar inseglingsrännan. Lystønder inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 6/427. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Kalmar norra. Kalmar södra* c. 56° 40' N. 16° 23' E.
273. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Anduvning. Åransgrund Fyrskib inddraget  
for Is.  
(U. f. s. Nr. 6/363. Stockholm 1932.)  
Fyrskibet *Åransgrund* paa c. 59° 56' N. 24° 58' E. er inddraget paa Grund af  
Isforholdene.
274. Finland. Finske Bugt. Fredrikshamn Skærgaard. Løb oprenset. Fyr slukket.  
Ledebaaker opført. Afmærkning forandret.  
(N. f. S. Nr. 6/393. Berlin 1932.) og (U. f. s. Nr. 2/44. Helsingfors 1932.)  
1. Det mellem *Øerne Kuohionluoto og Lopaskeri (Loppuskari)* til *Fredrikshamn*  
førende 7,3 m dybe Løb er oprenset paa ny og delvis ændret.  
2. Nedennævnte Fyr er permanent nedlagt:

*Suurniemi* c.  $60^{\circ} 32'_{,2}$  N.  $27^{\circ} 12'_{,3}$  E. *Ulkokari* c.  $60^{\circ} 31'_{,5}$  N.  $27^{\circ} 11'_{,2}$  E.  
*Villaniemi* c.  $60^{\circ} 31'_{,4}$  N.  $27^{\circ} 12'_{,0}$  E.

3. Nedennævnte Ledebaaker er opført:

a. *Hilloniemi* Ledebaaker:

Bagbaaken. En hvid, firkantet Plade med rød Kant paa  $60^{\circ} 31' 28''$  N.  $27^{\circ} 09' 31''$  E. Højde over Havfladen:  $13_{,5}$  m. Højde over Jorden:  $5_{,5}$  m.

Forbaaken. En hvid, firkantet Plade med rød Kant paa  $60^{\circ} 31' 19''$  N.  $27^{\circ} 09' 28''$  E. Højde over Havfladen:  $9_{,5}$  m. Højde over Jorden: 8 m.

Baakerne er overet i Pejling c.  $15^{\circ}$ .

b. *Suur-Musta* Ledebaaker:

Bagbaaken. En paa Pæle staaende hvid, trapezformet Plade med rød Kant paa  $60^{\circ} 27' 12''$  N.  $27^{\circ} 09' 45''$  E. Højde over Havfladen: 16 m. Højde over Jorden: 9 m.

Forbaaken. En paa Pæle staaende hvid, trapezformet Plade med rød Kant paa  $60^{\circ} 27' 23''$  N.  $27^{\circ} 09' 29''$  E. Højde over Havfladen:  $9_{,5}$  m. Højde over Jorden: 8 m.

Baakerne er overet i Pejling c.  $145^{\circ}$ .

4. a. Den hvide og røde Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c.  $60^{\circ} 30'_{,9}$  N.  $27^{\circ} 09'_{,8}$  E. er ombyttet med en rød Spirtønde med en rød, opadvendt Kost.

b. Den røde Spirtønde med en rød, opadvendt Kost paa c.  $60^{\circ} 30'_{,4}$  N.  $27^{\circ} 09'_{,2}$  E. er ombyttet med en hvid og rød Spirtønde med rødt Tværtræ.

c. Den sorte og hvide Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 26' 12''$  N.  $27^{\circ} 09' 03''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 26' 06''$  N.  $27^{\circ} 08' 58''$  E.

(Kort Nr. 277.)

(Se Tillæg.)

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

275. Danmark. Sundet. Sorte-Rende S. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde ind-  
 draget for Is.

Lys- og Fløjtetønden *Kalveboderne S.* paa c.  $55^{\circ} 33'$  N.  $12^{\circ} 29'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en hvid Spirtønde.

(Fyr-Fort. Nr. 314.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

276. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Hjarnø. Fyr forandres.

Den 27. Februar d. A. eller snarest derefter forandres *Hjarnø* Forfyr paa  $55^{\circ} 49'$  ( $24''$ ) N.  $10^{\circ} 04'$  ( $05''$ ) E. til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm. Et firkantet, hvidt Fyrhus af Træ.

(Kort Nr. 310, 304, 227, 241, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 177. Fyr-Fort. Nr. 184 b.)

277. Danmark. Kattegat. Gjerrild-Bugt. Sten.

En Sten med  $5_{,6}$  m Vand ligger paa  $56^{\circ} 31' 20''$  N.  $10^{\circ} 54' 19''_{,5}$  E.

(Kort Nr. 247, 211, 278 og 280.)

278. Danmark. Kattegat. Aalbæk-Bugt. Jerup Redningsstation nedlægges.

Den 1. April d. A. nedlægges *Jerup* Redningsstation paa c.  $57^{\circ} 32'$  N.  $10^{\circ} 26'$  E.

(Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Lods, Side 69 og 138.)

279. Danmark. Limfjorden. Løgstør-Grunde N. Klokketønde inddraget for Is.

Klokketønden *Løgstør-Grunde N.* paa c.  $56^{\circ} 58'$  N.  $9^{\circ} 10'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

**280. Danmark. Limfjorden. Odde-Sund N.-lige og S.-lige Dampfærgehavn. Taagesignaler forandres.**

Den 2. Marts d. A. eller snarest derefter vil Taagesignalerne ved *Odde-Sund* Dampfærgehavne blive forandret, som følger:

*Odde-Sund* N.-lige Dampfærgehavn:

Naar Færge ventes, afgives fra Sirenen paa N.-lige Moles Hoved Et-Stød hver 20<sup>s</sup>. Stødets Varighed c. 10<sup>s</sup>. — Hvis Sirenen er i Uorden: Kimen med Staaltriangel. c. 56° 35' N. 8° 33'<sup>12</sup> E.

*Odde-Sund* S.-lige Dampfærgehavn:

Naar Færge ventes, afgives fra Sirenen paa S.-lige Moles Hoved To-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød c. 5<sup>s</sup>, Pause c. 2<sup>s</sup>, Stød c. 5<sup>s</sup>, Pause c. 18<sup>s</sup>. — Hvis Sirenen er i Uorden: Kimen med Staaltriangel. c. 56° 34'<sup>7</sup> N. 8° 34'<sup>2</sup> E.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 146 og 147. Fyr-Fort. Nr. 527 og 529.)

**281. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Ledefyr.**

I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 4<sub>5</sub> m, i *Salthundeholm-Løb*: 4<sub>2</sub> m, i *Gaaseholm-Løb*: 2<sub>3</sub> m, i *Svanholm-Løb*: 2<sub>2</sub> m og i *Kobberø-Løb*: 3<sub>0</sub> m. Der er saaledes for Tiden 4<sub>5</sub> m Dybde ind til *Thyborøn* Havn og 4<sub>2</sub> m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

*Thyborøn-Kanal* Ledefyr er for Tiden overet i Pejling 63°. c. 56° 43' N. 8° 15' E.

*Svanholm* Ledefyr er for Tiden overet i Pejling 125<sup>1</sup>/<sub>2</sub>°.

(E. f. S. Nr. 6/238 1932.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**282. Danmark. Graadyb. Lystønder inddraget for Is.**

Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærkerne:

*Sandodden* c. 55° 28' N. 8° 26' E. *Mejlsand*. *Fovrfeld*. *Jerg*.

**283. Holland. Zeegat van Texel. Nieuwediep Havn. Taagesignal atter i Orden.**

(B. a. Z. Nr. 34/309. 's-Gravenhage 1932.)

Taagesignalet med Sirene i *Nieuwediep* Havn er atter i Virksomhed. c. 52° 58' N. 4° 47' E.

(E. f. S. Nr. 5/194 1932.)

**284. England. East Goodwin Fyrskib forandres.**

(N. t. M. Nr. 4. Trinity House, London 1932.)

Omkring den 18. Maj d. A. vil Fyrskibet *East Goodwin* paa c. 51° 13' N. 1° 36' E. blive forandret, som følger:

Fyrkarakteren forandres til hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink <sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>s</sup>, Mørke 14<sup>1</sup>/<sub>4</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 12 m.

Lufttaagesignal afgives med Diafon, og Signalet bliver Fire-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Pause 48<sup>s</sup>.

Undervandstaagesignal afgives med Undervandsmembran, og Signalet bliver Bogstaverne EG hver 30<sup>s</sup>, Tone <sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>s</sup>, Pause 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Tone 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Pause <sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>s</sup>, Tone 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>, Pause <sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>s</sup>, Tone <sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>s</sup>, Pause 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>s</sup>.

(Se Tillæg.)

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

**285. Frankrig. Havre Anduvning. Kap de la Hève NNW. Grund.**

(A. a. N. Nr. 4/123. Paris 1932.)

En Sandgrund med 3<sub>3</sub> m Vand ligger paa c. 49° 33' N. 0° 02' E., 2<sub>7</sub> Sm NNW. for Kap *de la Hève* i Nærheden af Lystønden, som afmærker Lossepladsen.

**286. Frankrig. Kap de la Hève. Lystønde udlagt.**

(A. a. N. Nr. 6/229. Paris 1932.)

En sort og rød, vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. 49° 34' N. 0° 02' E., 1200 m N. for den allerede eksisterende Tønde. Lystøndens Navn er *Bouée Nord du dépôt de dragages*.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****287. Frankrig. Pertuis D'Antioche. Coureau de la Pallice. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 229. London 1932.)

En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. 46° 10' N. 1° 14' W., 1,77 Sm 0° fra *Le Lavardin* Fyr.

**288. Kap Verds Øer. Brava Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 221. London 1932.)

Flammens Højde i Fyret paa *Jalunqa Point* paa c. 14° 53' N. 24° 39' W. er 15 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra 157° til 338°.

**289. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Isles of Shoals Fyr. Taagesignal forandres.**

(N. t. M. Nr. 4/201. Washington 1932.)

Omkring den 23. Marts d. A. forandres Taagesignalet ved *Isles of Shoals* Fyr paa c. 42° 58' N. 70° 37' W. Signalet, der skal afgives med Tyfon, bliver Et-Stød hver 30<sup>s</sup>. Stødets Varighed: 3<sup>s</sup>. Indtil Tyfonen er færdiginstalleret, afgives Taagesignal med Klokke, To-Slag hver 20<sup>s</sup>.

**290. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. No Mans Land. Klokketønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 235. London 1932.)

En sort og hvid, lodret stribet Klokketønde er udlagt paa c. 41° 16' N. 70° 46' W., 5,5 Sm 149° fra *Gay Head* Fyr.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.****291. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 4/209. Washington 1932.)

Ved den sidst foretagne Opmaaling fandtes følgende Dybder:

I *South Pass* 9,14 m (30 ft.) og i *Southwest Pass* 10,97 m (36 ft.).

c. 28° 59' N. 89° 07' W.

(E. f. S. Nr. 51/2744 1931.)

**292. Mexiko. Yucatan. Kap Catoche N. Grund.**

(N. t. M. Nr. 4/210. Washington 1932.)

Føreren af Dampskibet „*San Ugon*“ rapporterer den 2. Januar d. A. at have taget Grunden paa c. 21° 49' N. 87° 06' W., c. 14 Sm N. for Kap *Catoche* paa N.-Kysten af *Yucatan*. Dampskibets Dybgaende var 7,6 m. Medens Dampskibet stod paa Grunden, loddedes rundt Skibet, og Dybden varierede fra 6,4 m til 7,3 m paa Styrbords Side og 7,9 m paa Bagbords Side og agter, idet Skibets Kurs var 110°. Efter at have arbejdet en Del med Maskinen og læmpet Lasten, kom Skibet atter flot, og der erholdtes da en Dybde paa 12,8 m.

- 293. Venezuela. Paraguana Halvø. Fyr tændt. Navne forandret.**  
(N. t. M. Nr. 238. London 1932.)  
1. Paa *Santiago Point* er paa  $11^{\circ} 29' 20''$  N.  $69^{\circ} 33' 15''$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $18^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $8^s$ . Flammens Højde: 58 m. Synsvidde: 14 Sm.  
Det tidligere Navn *Punta de los Frailes* er forandret til *Santiago Point*.  
2. Navnet *Aricula Point* paa c.  $11^{\circ} 57' N$ .  $69^{\circ} 47' W$ . er forandret til *Adicora Point*.
- 294. Bahama Øerne. Eastern Jumentos. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 237. London 1932.)  
Paa *Neuvas Rocks* er paa  $23^{\circ} 09' 20''$  N.  $75^{\circ} 23' 15''$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm. Graa Fyrbygning.
- 295. Brasilien. Pedra do Sal. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 257. London 1932.)  
*Pedra do Sal* Fyr paa c.  $2^{\circ} 50' S$ .  $41^{\circ} 44' W$ . viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ . Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 12 Sm.
- 296. Brasilien. Bahia Guanabara Anduvning. Ilha Raza Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 4/216. Washington 1932.)  
*Ilha Raza* Fyr paa  $23^{\circ} 03' (40'') S$ .  $43^{\circ} 08' (45'') W$ . viser indtil videre hvidt, fast Lys.
- 297. Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo Anduvning. English Bank Fyrskib midlertidig ombyttet med en Lys-, Fløjte- og Klokketønde.**  
(N. t. M. Nr. 4/217. Washington 1932.)  
*English Bank* Fyrskib paa c.  $35^{\circ} 06' S$ .  $55^{\circ} 54' W$ . er midlertidig ombyttet med en sort Lys-, Fløjte- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Den automatiske Klokke giver Et-Slag hver  $30^s$ .
- 298. Uruguay. Rio de la Plata. Punta Brava Fyr SW. Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/218. Washington 1932.)  
En sort Tønde med Cylinder er udlagt paa c.  $34^{\circ} 57' S$ .  $56^{\circ} 11' W$ ., c. 1,4 Sm 224° fra *Punta Brava* Fyr.
- 299. Costa Rica W.-Kyst. Guardian Bank. Lægt Lodskud.**  
(N. t. M. Nr. 5/296. Washington 1932.)  
Et Lodskud paa  $27,4$  m er erholdt paa c.  $9^{\circ} 39' N$ .  $87^{\circ} 18' W$ ., paa *Guardian Bank*.
- 300. Mexiko W.-Kyst. Guaymas Havn Anduvning. Pajaros Island Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 4/225. Washington 1936.)  
*Pajaros Island* Fyr paa c.  $27^{\circ} 53' N$ .  $110^{\circ} 52' W$ . er forandret og viser nu hvidt 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: 25 m. Synsvidde: 15 Sm. Fyret er synligt mellem Pejlingerne  $281^{\circ}$  og  $212^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 7/372 1928.)
- 301. Forenede Stater i Nord-Amerika. Oregon. Columbia Floden Anduvning. Columbia Floden Fyrskib. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 4/226. Washington 1932.)  
Radiofyret om Bord i *Columbia* Floden Fyrskib paa c.  $46^{\circ} 11' N$ .  $124^{\circ} 11' W$ , er forandret. Signalet er nu Grupper af 2 Streger og 2 Prikker hver  $3^m$ , Signalet  $1^m$ . Pause  $2^m$ .  
(E. f. S. Nr. 4/159 1932.)



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

- 302. Grækenland W.-Kyst. Prevesa Stræde. Kokala Point. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 107. London 1932.)  
Fyret paa c.  $38^{\circ} 56' N.$   $20^{\circ} 46' E.$ , i Nærheden af *Kokala Point*, er forandret og viser nu hvidt og grønt Et-Blink. Synsvidde: 10 Sm for hvidt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra  $70^{\circ}$  til  $80^{\circ}$ .
  2. Hvidt i — -  $80^{\circ}$  -  $200^{\circ}$ .
  3. Grønt i Pej. fra  $200^{\circ}$  til  $207^{\circ}$ .
- 303. Algier. Tenez (Ténès). Grund.**  
(N. t. M. Nr. 254. London 1932.)  
En Grund med 3,7 m Vand ligger paa c.  $36^{\circ} 32' N.$   $1^{\circ} 20' E.$ , 0,65 Sm 50° fra *Port Island (Ilot du Port)* bageste Ledefyr.

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

- 304. Røde Hav. Bab-el-Mandeb Stræde. Palle.**  
(N. t. M. Nr. 232. London 1932.)  
En Palle med 32,9 m Vand er fundet paa c.  $12^{\circ} 27' N.$   $43^{\circ} 30' E.$ , 12,8 Sm 162° fra *Perim Bagfyr*.

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

- 305. Sunda Øerne. Rhio Stræde. Sembulang Point. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 261. London 1932.)
1. En Grund (Sand og Mudder) med 8,2 m Vand ligger paa  $0^{\circ} 54' 27'' N.$   $104^{\circ} 17' 48'' E.$
  2. En Grund (Sand og Mudder) med 6,9 m Vand ligger paa  $0^{\circ} 51' 38'' N.$   $104^{\circ} 18' 18'' E.$
- 306. Kinesiske Hav. Palawan Island. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 226. London 1932.)
1. En Klippegrund med 3,7 m Vand ligger paa c.  $10^{\circ} 32' N.$   $119^{\circ} 13' E.$ , 2,1 Sm 149° fra *Niaporai Island*.
  2. En Grund med 9,1 m Vand ligger paa  $11^{\circ} 29' 54'' N.$   $119^{\circ} 05' 25'' E.$
  3. — — — 8,7 m — — —  $11^{\circ} 01' 44'' N.$   $118^{\circ} 51' 13'' E.$
  4. — — — 5,5 m — — —  $11^{\circ} 03' 30'' N.$   $118^{\circ} 46' 00'' E.$
- (Grunden er ikke ordentlig undersøgt).
- 307. Kina. Ou-Kiang (Wen-chow Floden) Anduvning. Skær. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 3. Shanghai 1932.)
1. Et Skær med 7,32 m Vand ligger paa c.  $28^{\circ} 01' N.$   $121^{\circ} 14' E.$ , 5,73 Sm  $104\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Craig (Kan Lu) Point*.
  2. Et klippefuldt Rev strækker sig 0,2 Sm ud fra E.-Pynten af *Kwan-ta Island*. c.  $28^{\circ} 00' N.$   $121^{\circ} 13' E.$ , 5,18 Sm  $116\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Craig (Kan Lu) Point*.
  3. Mindre Dybde end angivet i Kortet er fundet i Løbet mellem *Kwan-ta Island* og den lille Ø c. 2 Sm NW. derfor.
- 308. Kina. Tai-chau Islands. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 7. Shanghai 1932.)
1. Et Skær med 3,66 m Vand ligger paa c.  $28^{\circ} 28' N.$   $121^{\circ} 51' E.$ , 1,91 Sm  $303\frac{1}{2}^{\circ}$  fra 228 m Toppen af *Hea-ta*. Omraadet mellem Skæret og den lille Ø NE. derfor er urent.
  2. Et Skær, der ved Lavvande rager c. 1,8 m over Havfladen, ligger paa c.  $28^{\circ} 27' N.$   $121^{\circ} 53' E.$ , 0,5 Sm  $349\frac{1}{2}^{\circ}$  fra 228 m Toppen af *Hea-ta*.

309. **Kina. Yang-tze Floden Munding. Pitman-King Fyrskib ombyttet med Lystønde.**  
 (N. t. M. Nr. 6. Shanghai 1932.)  
 Fyrskibet *Pitman-King* paa c. 32° 01' N. 120° 41' E., 2,66 Sm 4¼° fra *Pitman-King* Baake, er inddraget og erstattet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 310. Færøerne. Bestemmelser vedrørende Karantænevæsenet.

E. f. S. Nr. 44/2166 1930 annulleres og erstattes med:

Justitsministeriet har under 12. Januar 1932 udstedt nedennævnte Bekendtgørelse om Ændring i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 25. Februar 1897 angaaende forskellige Bestemmelser vedrørende Karantænevæsenet paa *Færøerne*.

„Alle til *Færøerne* saavel fra Udlandet som fra Indlandet ankommende Skibe skal, forinden de besjler andre Havne paa Øerne, anløbe en af de efternævnte Klareringshavne: *Kvannesund* paa *Videro*, *Klaksvig* paa *Bordo*, *Fuglefjord*, *Andefjord*, *Fundingsfjord*, *Kongshavn*, *Ejde* og *Gote* paa *Østero*, *Thorshavn*, *Vestmanhavn* og *Kollefjord* paa *Strømo*, *Midvaag*, *Sorvaag* og *Sandevaag* paa *Vaago*, *Sand* paa *Sandø*, *Kvalbo*, *Trangisvaag* og *Vaag* paa *Sudero*.

(Færøske Lods, Side 10.)

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
 Korts eller Bogs Nr.
- England:*  
 N 1927 North America, West Coast. — British Columbia. Vancouver island to Banks island, including Moresby island.  
 N 3319 England, East Coast. — River Thames, Richmond to London bridge.  
 R 1802 South America, North-East Coast. — Surinam to Cabo do Norte.  
 † 1923 A. British Columbia. — Cape Caution to Port Simpson (northern portion).  
 † 1923 B. British Columbia. — Cape Caution to Port Simpson (southern portion).
- Tyskland:*  
 R D. 21 Deutsche Küste Papenwasser und die Oder bis Stettin.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

311. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Putziger Deepke. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
 (A. a. N. Nr. 1/1b. Warszawa 1932.)  
 Den rød og sort, lodret stribede Lys- og Fløjtetønde *Deepke* paa 54° 38' 54" N. 18° 32' 12" E. er inddraget for Vinterperioden.  
 (E. f. S. Nr. 6/232 1932.)
312. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Jastarnia Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
 (A. a. N. Nr. 1/1a. Warszawa 1932.)  
 Den røde Fløjtetønde *Jastarnia* paa 54° 41' 00" N. 18° 40' 48" E. er inddraget for Vinterperioden.  
 (E. f. S. Nr. 6/233 1932.)

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

### 313. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Lyø — Stensbjerg Knæ. Højspændingskabel udlagt.

Imellem N.-Spidsen af *Lyø* paa  $55^{\circ} 03' (51'')$  N.  $10^{\circ} 08' (55'')$  E. og *Stensbjerg Knæ* paa  $55^{\circ} 04' (54'')$  N.  $10^{\circ} 09' (24'')$  E., paa S.-Kysten af *Fyen*, er udlagt et Højspændingskabel. Kablets Retning er paa N.-Pynten af *Lyø* angivet ved et Sæt Kabelbaaker.

(Kort Nr. 297, 282, 241 og 270. Danske Lods, Side 549.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 314. Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev N. Sømærke i Uorden.

Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Sjællands-Rev N.*, paa  $56^{\circ} 05' (20'')$  N.  $11^{\circ} 12' (22'')$  E. mangler for Tiden Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 315. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt.

E. f. S. Nr. 7/282 1932 annulleres, idet de deri omtalte Lystønder er genudlagt og Vintersømærkerne inddraget.

(E. f. S. Nr. 7/282 1932.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBETH STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:                      Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA                      BILBAO: ESTACION 5

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

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

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

**Price 13/-** postage paid.

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

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULESPORTØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN  
Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

# 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.

# WILÉN & LINDBERG

Etabl. 1912

INDEHAVER: AUGUST LINDBERG  
RAAHE — BRAHESTAD  
(Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajokli-Rahja)

Telegr.-Adr.:  
»WILBERG«, Brahestad.  
Alle Sjöfarts Coder.

DAMPSKIBS-AGENTER = SKIBSMÆGLERE = FORSIKRINGSAGENTER = SPEDITØRER  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference - The Finnish Shipbrokers' Association  
AGENTER I KØBENHAVN: THE MARITIME AGENCY LTD.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & CO.

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariagenter — Speditører

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

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

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

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö  
Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE  
DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

Tel.-Adr. BYSTRÖM ULEABORG ALLE CODER

## WILJO BYSTRÖM & CO.

SKIBSMÆGLERE og SPEDITØRER  
ULEABORG & HAUKIPUDAS

Incl. Ijo — Røyttä

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 9

FREDAG 26. FEBRUAR 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1886, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rederi M. Jebsen, A.S., Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**FORRETNING** Diplomaterne hævder, at der endnu ikke foreligger Krig i Østen. De akcepterer tilsyneladende de dristige Presse-Kommunikeer, der udsendes fra Udenrigsministeriet i Tokyo. I disse hævdes der, som bekendt, at Japan ikke fører Krig med Kina, men med den 19de kinesiske Armé. Naar Folkeforbundet akcepterer en saadan Letfærdighed og ikke griber ind imod det japanske Myrderi af kinesiske Tropper og kinesiske Befolkning, ryster det unægtelig Menigmands Tillid til Folkeforbundets Eksistensberettigelse i dens Grundvold. Paa den anden Side, hvad skal det sølle Folkeforbund gøre? Stormagterne, de ellers saa uenige Stormagter, er nemlig enige om intet at gøre. I alt Fald foreløbig. Af nøjagtig samme ædle Motiv som det, der har faaet Japan til at føre Krig imod den 19de kinesiske Armé: *Forretning*. Stormagterne har alle store Forretningsinteresser at varetage i Japan, og det gælder om ikke at forspilde disse, selv om Tusinder uskyldige Mennesker maa lide den forfærdeligste Død derved. Forretning er Forretning. Saadan har det altid været, saadan bliver det vel en Stund endnu, maaske altid. Det var ellers let at stoppe denne Krig. Den økonomiske Boykotning kunde gøre det meget snart. Man faar et Begreb om dette Vaabens Virkning, naar man erfarer, hvad Kinas korte Boykotning har kostet Japan, nemlig 300 Millioner Kroner. Alene af Japanske Bomuldsvarer ligger der for 20 Millioner Kroner i kinesiske Havne og kan ikke blive indklareret. I de japanske Fabrikslagre ligger for 65 Millioner Kroner Bomuldsprodukter som i alt Fald i Øjeblikket er usælgelige. Den japanske Skibsfart regner med foreløbig at have tabt 50 Millioner Kroner igennem Kinesernes Boykotning. Denne forhindrer ogsaa kinesiske Firmaer i Amerika, Australien og Siam at købe japanske Varer — saa den økonomiske Banstraale har Verdensradius.

De, der ikke har mistet Evnen til at forarges, kan passende forarges over, at de etiske Momenter ikke spiller ind. De gør det forøvrigt aldrig, i alt Fald kun tilsyneladende, og kun naar det passer Magthaverne at mobilisere ogsaa Følelserne, de menneskelige og de nationale. Heller ikke herhjemme. Roligt og sagligt følger Befolkningens store Forretningsmænds kloge Betragtninger, om det maaske alligevel vilde være bedst, om Danmark blev Led i et udenlandsk Imperium, saa vi kunde beholde Markedet for vore hellige Landbrugsprodukter uden Toldforhøjelse og opretholde vor internationalt anerkendte høje Levestandard. Ingen af vore Folketribuner har dundret i Bordet i Protest imod en saadan Tanke; end ikke en spagfærdig Indsender har betroet Dagbladenes Spalter, at han foretrak at vedblive at være dansk og kun dansk, selv om Prisen var fattige Kaar. Naa, det er maaske for meget forlangt i disse Tider, hvor alle man tænke paa Valuta og andre til Borgerheld sigtende Foranstaltninger. Tænker man nationall, løber de internationale Traade let i Speg. Og det gaar aldrig. Forretning er Forretning.

*Thi sprænges kan en Fjældbælg  
og tvinges kan en Elv,  
men aldrig kan et Folk forgaan,  
der ikke vil det selv.*

VALDEMAR RØRDAM.

### ET SKOLESKIB OG DETS OPHAV

Man bliver i bedre Humør, naar man læser den Oversigt over Virksomheden indenfor Stiftelsen »Georg Stages Minde«, som dens Bestyrelse har ladet udgive i Anledning af dens 50 Aars Virke. Hans Nevø, Sygehuslæge Johan Stage, der har siddet som Bestyrelsesmedlem siden 1905, skriver smukt om Skoleskibets Ophav, Skipperen, Skibsrederen Frederik Stage. En herlig Skikkelse, det sunde Tømmer, man bygger en Nation af. Stærk som en Bjørn til sit 80de Aar. Nøjsomhed og Sparsommelighed fik han i Daabsgave; hans Barndomsaar fuldt under Krigen med England og under Pengekrisen, som vi nu maaske skal igennem igen. Han fik en Skibsdrengs haarde Uddannelse, stod Hundelivet igennem og blev, hvad den engelske Lods kaldte ham, da han hørte ham le Dodsfaaren i Øjnene — »Du er en Mand!«

Større Hæder kan der ikke overgaas nogen. Men mere Hæder blev Frederik Stage til Del. Under Krigen i 1848 udmærkede han sig Gang paa Gang som frivillig Kanonbaads-Chef.

Efter Krigen forlod Frederik Stage Søen og satte sine Spireskillinger i Svitzers Entreprise. Da Sønnen Georg døde ung, besluttede Faderen at anvende en stor Del af sin Formue — 180,000 Kroner gik der til — til Bygning af Skoleskibet »Georg Stages Minde«, et Skib, hvori de unge Lærlinge skulde have deres grundige første Uddannelse under gode Lærere. Frederik Stage vilde skærme dem mod den raa Behandling, som han selv havde været Genstand for som Skibsdreng. Hans Enke, den ædle Thea Stage testamenterede ved sin Død Resten af Formuen til »Georg Stage«. To store Mennesker med Hjærte for de unge Søfolk.

I Stiftelsens Bestyrelse har siddet og sidder nogle af Skibsfartens, Marinens og Handelens bedste Mænd. Danmarks Skibsfart skylder dem og Skoleskibets skiftende og dygtige Førere Tak for det glimrende Arbejde, de har udført og for de pragtfulde Sømænd, de har uddannet.

Skoleskibet, der nu har gjort Tjeneste i næsten 50 Aar, maa fornyes i nær Fremtid. Af Regnskabet fremgaar det, at Stiftelsen sidder inde med Midlerne til at bygge et nyt Skoleskib for. Men saa er der heller intet tilbage til at afholde de aarlige Udgifter med — hvis ikke Statens, Rederiernes og andres Tilskud forhøjes meget væsentligt. Der er forøvrigt endnu en Maade at skaffe de fornødne Penge paa: ved en Lundsindsamling. De allerfleste vilde sikkert bidrage efter Evne til et saa smukt og nyttigt Formaal.

### A PROPOS CON- FERENCENS MØDE I HELSINGBORG

Som bekendt mødes i Dag i Helsingborg Medlemmerne af Baltic and International Maritime Conferencens Eksekutiv-Komité for at drøfte Mulighederne for et virksomt Samarbejde mellem alle Landes Redere, særlig med Hensyn til Spørgsmaal som Oplægning og Ophugning af overflødig og forældet Tonnage.

Man faar et Begreb om, hvor alvorlig Situationen indenfor Skibsfarten er, naar man læser følgende Uddrag af en Skrivelse fra en kendt, engelsk Reder til Handelsminister Runciman:

»Som De ved, er et utroligt Antal britiske Skibe oplagt i vore Havne. Alle disse Skibe er gaaet meget ned i Værdi, mange af dem burde forlængst været undersøgt for Klasse, og svære Udgifter er nødvendige, før

de kan gaa i Fart igen. Mange Rederier likviderer, og deres Skibe overtages af Hypoteksejerne, mange andre er i de pinligste økonomiske Vanskeligheder og ganske ude af Stand til at skaffe tilveje de Penge, der er nødvendige til at faa Skibene ud igen. Mange af disse Skibe vil antagelig blive hugget op; men mange af dem, særlig dem som Bankerne har overtaget, vil, med mindre Regeringen skrider ind, blive solgt af Bankerne til lav Pris til Udlandet. Allerede mange er paa denne Maade af Bankerne blevet solgt til at sejle under fremmed Flag, hvad der yderligere vil handicappe britisk Skibsfart og i Aarevis anrette Ulykker.«

Den paagældende Reder henstiller til Regeringen om at standse dette Salg ved at Regeringen overtager de i Bankernes Besiddelse værende Skibe til Ophugning.

### RAPPORTER FRA UNITED STATES SHIPPING BOARD

Gesandten i Washington henleder Opmærksomheden paa »United States Shipping Board«s Aarsberetning for Finansaaret

1. Juli 1930—30. Juni 1931, af hvis Indhold han fremhæver følgende:

»The Merchant Fleet Corporation«s Aarsbudget er (jfr. S. 3) gaaet ned fra 17 Millioner Dollars for Finansaaret 1928—29 til ca. 6 Millioner Dollars for Finansaaret 1930—31. For Finansaaret 1931—32 vil det blot blive paa ca. 2 Millioner Dollars eller 15 Millioner mindre siden 1928 og 48 Millioner mindre siden 1924.

Til og med den 30. Juni 1931 er »Shipping Board«s Flaade ved Salg blevet bragt ned til 390 Skibe, hvoraf 214 er lagt op og 138 i Drift.

I Løbet af Finansaaret solgtes der 73 Skibe for en kontant Betaling af ca. \$1,000,000; af disse var 71 Lastbaade, 1 en Barkkasse (launch) og 1 en Redningsbaad. — 60 af disse Skibe solgtes til Ophugning.

Den 30. Juni 1931 var der indregistreret 1,734 amerikanske Skibe paa 1000 Brutto-Tons og derover. Af disse Skibe var 1,341 (med en Brutto-Tons Tonnage af 7,200,000) i privat Eje, medens 393 (2,200,000 Tons) ejedes af den amerikanske Regering. (I Beretningen opføres sidstnævnte Tal som 394; ved Henvendelse i »Shipping Board« har man erholdt oplyst, at det skal være 393).

Den samlede Skibstonnage, der var under Bygning i U.S.A. den 30. Juni 1931, udgjorde ca. 301,489 Brutto-Tons eller 16.5 pCt. af Verdens-Tonnagen under Bygning. Der er kun blevet indgaaet et Faatal nye Kontrakter i Kalenderaaret 1931, og Udsigterne for den nærmeste Fremtid er ikke meget lyse, idet kun 2 nye Skibe (under Post-Kontrakt) skal leveres i 1933 (bortset fra dem, der allerede er under Bygning, og 2 i 1934, medens ingen skal afleveres i 1932).

Der er ingen Skibe af ren Last-Type under Bygning, og der har, grundet paa de daarlige Tider, været en betydelig Tilbagegang i Bestillingerne af mindre Fartøjer, særlig ikke-søgaende saadanne.

### NEDADGAAENDE FRAGTRATE TAL

Fragtratetallet er for Januar 1932 beregnet til 92.4 mod 93.9 i December 1931, jfr. følgende Oversigt.

Januar—Marts 1925 gsnlt. . . . . 100.0					
Januar	1931 . . . .	86.5	August	1931 . . . .	85.0
Februar	— . . . .	86.4	September	— . . . .	85.0
Marts	— . . . .	86.7	Oktober	— . . . .	88.4
April	— . . . .	87.1	November	— . . . .	92.7
Maj	— . . . .	86.5	December	— . . . .	93.9
Juni	— . . . .	86.3	Januar	1932 . . . .	92.4
Juli	— . . . .	86.4			

Valutakurserne har kun i ringe Grad paavirket Fragtratetallets Bevægelse i Januar Maaned, idet saa-

vel Sterling- som Dollarkursen praktisk taget har været uforandret for Maanedens som Helhed.

Der har ingen stærke Bevægelser været i de enkelte Rater i Januar. Den konstaterede Nedgang i det samlede Tal fra 93.9 til 92.4 er Resultatet af en Række smaa Forskydninger i nedadgaaende Retning og enkelte Stigninger. Kulfrakterne har gennemgaaende været lidt lavere, for den nordeuropæiske Farts Vedkommende bl. a. under Indflydelse af det milde Vintervejr. Det samme har været Tilfældet med de fleste Fragter for Sydeuropa og Nordafrika. Med Hensyn til Kornfrakterne har der været Stigning i Farten fra La Plata, men nominelle Rater eller Nedgang for de andre Pladser. For Trælast var Noteringerne ogsaa i Januar Maaned nominelle, og for denne Gruppe har man derfor regnet med samme Indekstal som i November og December.

Fragterne i Timecharter har været nedadgaaende eller uforandrede. Særlig i den vestindiske Fart var Raterne faldende som Følge af Overflod af Tonnage.

Som vi pegede paa sidste Maaned, er Fragtratetallet for November, December og Januar i den beskaarne

Krone, de foregaaende i Guldkrone-Værdi. Saa Fragtratetallet giver ikke det fulde Indblik i de Vanskeligheder, som Skibsfarten i Øjeblikket er ude for. Man maa nemlig ikke glemme, at Udgifterne er stadig beregnet efter Guldvaluta i en Række af evropæiske og oversøiske Havne.

#### STIGENDE OPLÆGNINGER

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening havde i Tirsdags alt i alt 114 Skibe af 243,505 Tons Brutto, 378,328 Tons Dødvægt oplagte. Dette er 42,295 Tons mere end forrige Uge.

Der er desuden oplagt ca. 30,000 Tons anden Tonnage, tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke medtaget den oplagte Sejlskibstonnage.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 23. Februar 1932.

Det er glædeligt at kunne konstatere en udvidet Efterspørgsel i flere af de oversøiske Markeder; La Plata har i lange Tider været det eneste betydende Marked, men nu lader det til, at baade Australien, Pacific og de nordamerikanske Markeder vil være med i Konkurrencen, og omend der endnu ikke kan paavises nogen Stigning af Betydning i Raterne, maa det snart kunne lykkes at gennemføre bedre Kaar end de Skibsfarten har været budt nu i Aar og Dag. — Medens Stillingen i de oversøiske Markeder saaledes ser lysere ud, er der ingen Forandring i de nærliggende Markeder, som det ud- og hjemgaaende Middelhav, Nord- og Østersøen o. s. v., men en generel Opgang i de oversøiske Markeder vil snart kunne faa Indflydelse paa hele Fragtniveauet og vil forhaabentlig ogsaa bidrage til at formindske den oplagte Tonnage. — For Tiden ligger der oplagt omkring 12½ Million BRT., svarende til ca. 18¾ Million Tons d.v.

#### TRÆLASTMARKEDET

er helt og holdent uden Forandring. Der ventes paa Russerne, og en Afgørelse vil antagelig foreligge inden kort Tid.

725 Std. Haukipudas/Bordeaux rapporteres sluttet til F. F. 180; 500 Std. Kemi/Treguier F. F. 185; 400 Std. Memel/Kings Lynn 38/6, Maj; 350 Std. Memel/Great Jarmouth 37/6, Marts.

#### KUL, KOKS etc.

Faa Laster og urimelig lave Rater er og bliver Omkvædet. — Humber/K'havn noterer 4/- for 3/3500 T. 1000 Losning, E. C./Randers fik 2750 T. til 4/6, Aarhus 3500 T. 4/4½d, Forth/Esbjerg 1300 T. 5/4½d, Boness/Aarhus 2200 T. 4/7½d, Koks Maryport/Kolding 1500 T. 7/6; London/Kbhvn. 15/2000 T. Koks ca. 6/6d. Danzig har ganske enkelte Ladninger, bl. a. 1700 T. Aarhus ca. Kr. 5.

#### MIDDELHAVET

Efterspørgselen er blevet noget udvidet — specielt til de østlige Middelhavshavne, og Ophævelsen af de 15 pCt. surtax paa britiske Kul i Frankrig kan antagelig stimulere Afsætningen til dette Marked. Nogen Opgang i Raterne kan endnu ikke noteres, men det kommer forhaabentlig snart. De hjemgaaende Markeder lider af kronisk Forretningsløshed. Af de særdeles faatallige Afslutninger bemærkes: Alexandria/Hull 9/6d; Kul Mariapul/U.S.A. 12/9d og 13/6d; 6/6500 Ton-

nere; Poti/U.S.A. \$3,8000 T.; Donau/B.-H. 5300 T. 14/3, U.K. 14/9, Danmark 16/3d; Varna/Bourgas-Kont. 8000 T. 10/3d; 5500 T. 11/-.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Leith/Montreal rapporteres sluttet til 6/6 for 6000 T. April. Wales/Montreal indikerer 7/-; Montreal noterer uforandret 8c. til A/R, 9c Havre/Dunkirk, 10½c. Middelhavet. Sukkermarkedet ligger meget fast med 15/6 betalt for 5500 T. Fra Cuba og 14/-5000 T., 15/- 2900 T. Fra San Domingo. ca. 25000 T. Nitrate er solgt fra Hopewell til Frankrig, og der lader til at komme mere Bevægelse i de forskellige andre Markeder, saa en almindelig Opgang kan forventes.

Fra Vestkysten gøres en hel Del; de 25/6, som er betalt for prompt 10.000 T. og som er den højeste Rate siden 1929, er ikke gentaget og April Tonnage akcepterer nu 23/-.

#### SYDAMERIKA

Kornbefragtningen fortsætter i stor Stil til "well maintained rates." Handy Marts Tonnage er værd ca. 19/6 à 20/- Basis San Lorenzo-U.K.H/H, 18/6 18/9d 7/8000 Tonnere. — Af særlige Befragtninger bør bemærkes:

4300 T. ppt. San Lorenzo/U.K.H/H 19/9d; 6300 T. Marts San Lorenzo/Bordeaux-Rotterdam 20/-; 4900 T. Marts Concepcion-A-R. 20/6 d; 6700 T. Marts B.Blanca/B.-H. 18/-; 8100 T. Marts B.Aires/A.-H. 18/-; 7700 T. Marts/April Rosario/U.K.B/H. 18/-.

#### ØSTEN

Australien har været betydelig livligere med noget bedre Rater. — Fra Syd-Australien til Europa rapporteres 7500 T. Marts/April 29/6d; 8200 T. April/Maj 29/-; 7800 T. Marts 30/-; Victoria 7500 T. spot 29/6; 6600 T. Marts 30/6d; Option Shanghai 18/6d; Vest-Australien 8700 T. spot 27/3d; 7200 T. Marts/April 27/-; 9250 T. April 27/-; Birma/Holland har betalt 25/6d; 5400 T. Marts og Birma A/Hrange 20/3, medens parcels fra Vladivostock er reduceret til 22/6d; 23/- Feb./Marts.—

#### TIME-CHARTER

Trip across: 6700 T. 75 c.; Vestindien: 4880 T. 60 c.; 3,300 T. 70 c.; 2,360 T. 95 c.; 5,500 T. m/r 80 c.

For 5/6 Maaneders Nord-Østersøfart er der, foruden Russernes, enkelte bona fide Ordre til Rater omkring 3/6d Basis 5000 Tonnere.—



## EN EVENTYRLIG REJSE MED BARKEN "SØRINE" TIL OG I HUDSON-BUGTEN

I Tidens Løb er der forlist en Mængde Skibe paa Søen, og mangen brav og dristig Sømand har fundet sin Grav i det vaade Element. I en af vore Sange hedder det: »En Sømand han maa lide«; men ofte faar man ikke at vide, hvad disse »Søens Stridsmænd« maa gennemgaa. Ganske vist er Forholdet nu om Dage noget anderledes end forhen, særlig for de større Dampere, som i samme Øjeblik, der hænder noget mærkeligt eller en Ulykke indtræffer ved Gnisttelegrafene, sender Bud herom til de i Nærheden værende Skibe og til Stationerne paa Landjorden, og dog gaar det galt sommetider, mange Menneskeliv sættes til, saaledes som »Dansk Søfarts Tidende« har fortalt os om. Her erkendes saaledes den gamle Sandhed, at »Taage og Is er Sømandens værste Fjende«, og naar jeg her benytter denne Indledning for en eventyrlig Rejse med Barken »Sørine« til og i Hudson-Bugten, da er det for i det følgende at illustrere, hvor farlig tæt Taage og Is er for Sømanden, saa det blev Barkens Forlis i et isopfyldt Hav, heldigvis uden Tab og Menneskeliv. Barkskipet »Sørine«, Kaptajn A. C. Andersen, hjemmehørende i Nordby paa Fanø, drægtig 400 Rg. Tons, afgik 15. Juni 1910 fra London med Stykgods til Charlton i Hudsons-Bugten, hvortil Sejladsen, grundet paa den haarde Frost kun er mulig i et Par Maanedes. Af Hensyn til, at Skibet skulde bane sig Vej gennem store Ismasser blev det forsynet med Panzer paa Boven, og Roret blev tilsat svære Jernkættinger for at støtte under Isgang. Den 22. Juni passeredes Fair-Island og faa Dage efter observeredes de første Isbjerg. Kursen rettedes nu efter Hudson-Bugten. I flere Dage derefter stærk Taage, og man passerede en Del Isbjerge, saa der maatte holdes skarp Udkig. Om Aftenen Kl. 11 i meget tæt Taage, men heldigvis med stille Vejr, kom Skibet i Berøring med et Isbjerg, som trykkede Fiskencellonningen ind agter om Styrbord, ellers ingen videre Skade. Sejladsen fortsattes derefter i flere Dage i tæt Taage mellem tykke Ismasser, medens mange Isbjerge drev omkring i Farvandet. 18. Juli naaedes Indsejlingen til Hudson Strædet. Stadigt i tæt Taage og mellem svære Ismasser fortsattes Rejsen gennem dette Stræde; men af og til sad Skibet fast i Isen og den 26. August naaede Charlton, og den 16. September var Skibet udlosset. Skibet indtog Ballast den 14. September og afsejlede Dagen efter; men faa Dage efter opkom en svær Storm over Hudson-Bugten, og Skibet fik en slem Lækage, der var 15 Tommer Vand i Lasten, og Skibet trak mere og mere Vand trods stadig Pumpning, saa det i afholdte Skibsraad blev vedtaget at vende tilbage til Charlton Red. Efter Forhandling med Hudson-Bugt-Kompagniet blev 3

Mand af Besætningen sendt hjem, og Skibet var nu saa havareret, saa det maatte sættes paa Grund. Besætningen indrettede sig nu paa det lunge og triste Vintrophold heroppe i den kolde Zone, og Skibet blev forsynet med Brænde fra en Skov, der stod til fri Afbenyttelse. Der blev fremskaffet Geværer og mange Timer blev fordrevet med Jagt paa Sælhund, Vildænder og Skovduer. Isbjørne saa man jævnlig, men de var ikke til at komme Skud nær. Brød, Smør m. m. var Skibet godt forsynet med; men det var vanskeligt deroppe at faa fersk Kød, saa det var jo heldigt, at Spisekammeret blev forsynet med Jagtudbyttet. I Midten af November tog Kulden rigtig fat og sleg efterhaanden til 21° R. Juleaften var der 23° Kulde og særlig den Aften dvælede man i Tankerne ved Hjemmene, dog ogsaa i Skibet blev holdt Julefest. I Januar og i Begyndelsen af Februar stivnede Kviksølvet, og Temperaturen kunde derfor ikke observeres. Tiden skiftede, men det var jo et eventyrligt og ensformigt Liv. Foruden Jagten beskæftigede Besætningen sig med at hente Brænde i Skoven, glide paa Isen og lege »Klink« eller »Væddeløb«; men hen paa Vinteren hjemsogetes de af svære Snestorme, saa Sneen laa 15—20 Fod høj. 17. Februar fik Besætningen Post, det var en hel Oplevelse at høre fra Omverdenen, en Del af Befolkningen, som var Indianere, var flinke Folk og viste sig imødekomende over for Besætningen, hvorinod Eskimoerne var vanskelige at komme i Samtale med. At Besætningen ikke blev hjemsoget af nogen Sygdom skyldes Skibets gode Proviant og det rene krystallklare Vand fra en Bjergkloft. I Marts Maaned var der enkelte Dage, hvor Thermometret steg til Frysepunktet; men efterhaanden mildnedes dog Kulden lidt og nu fik Kaptajnen Meddelelse om, at Skibet ikke kunde blive istandsat og fortsætte, men maatte komdemneres, hvilket blev gjort. Saa den 27. Juni kom en Damp fra Moose, som ligger 20 Mil fra Charlton, og hentede »Sørine«s Besætning. Efter Ankomsten med Damperen til Moose foregik Rejsen i 2 Kanoe ført af 4 Indianere til en Jernbanestation i Kanada. 9 Døgn tog denne Tur og der passeredes 8 Vandfald, som Folkene maatte bære Bagagen over. Dagen efter naaede pr. Jernbane Montreal, hvor Mandskabet fik Hyre; men Kaptajnen og Styrmanden rejste over New York med »Oskar den Anden« til København, hvortil de ankom 2. August 1911, 13½ Maaned efter Afsejlingen fra London, glade ved efter den eventyrlige Rejse at gense Fædrelandet og høre Modersmaalets liflige Toner i Landets Hovedstad. Anden Dagen efter ankom Kaptajn Andersen til den hjemlige Arne paa sin Fødeø, Fanø; men denne eventyrlige Rejse var et Emne, han gerne fortalte om. Nu er han død.

P. K. Clemmensen-Pedersen.

### ‡ FRA SØ, HAVN OG VÆRFT ‡

#### Skihstraffikken paa Gdynius Havn i December

Maaned 1931

Der indgik i Maanedens Løb 265 Skibe med 214,783 N.R.T. mod 307 Skibe med 249,496 N.R.T. i November. Af den indgaaede Tonnage indgik 214 Skibe i Ballast, medens 36 Skibe udgik i Ballast. Den indgaaede danske Tonnage androg 26 Skibe med 23,144 N.R.T. mod 25 Skibe med 20,395 N.R.T. i November. Som Nr. 1 staar atter Sverige med 99 Skibe med 66,966 N.R.T., som Nr. 2 Polen med 28 Skibe med 39,296 N.R.T., Nr. 3 er Tyskland med 40 Skibe med 23,391 N.R.T., herefter kommer Danmark som Nr. 4.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	28	39,296
England	7	12,692
Bolivien	1	193
Czekoslovakiet	1	103
Danmark	26	23,144
Estland	11	6,972
Finland	5	5,077
Holland	1	167
Island	1	566
Lithauen	9	4,377
Letland	11	9,020
Tyskland	40	23,301
Norge	22	15,995
Rusland	1	596
Amerika	2	6,228
Sverige	99	66,966

Den samlede Indførsel over Havnen androg i December Maaned ca. 14,000 T. mod 33,000 T. i November Maa-

ned, altsaa en Tilbagegang paa over 50 pCt. Af den hovedsagelige Indførsel skal nævnes ca. 1,600 T. Thomasmel, ca. 9,200 T. gammelt Jern.

Den samlede Udførsel androg ca. 454,000 T. mod ca. 484,000 T. i November. Den hovedsagelige Udførsel bestod af ca. 2,400 T. Ris, ca. 1,100 T. Kartofler, ca. 24,100 T. Sukker, 4,476 T. Bacon, 635 T. Skinker, 62 T. Fjerkræ, 545 T. Æg, ca. 1,100 T. Melasse, ca. 2,200 T. Telegrafstænger, ca. 407,400 T. Kul incl. Bunkers, ca. 4,510 T. Salt, ca. 2,500 T. Skinner.

#### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Januar

Maaned 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberettede, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Januar Maaned er udført ialt 402,301 T. Kul, deraf til Danmark 129,378 T. mod 504,700 T., deraf til Danmark 158,151 T. i December Maaned 1931.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Danmark	129,378
Sverige	102,020
Frankrig	63,030
Italien	60,914
Norge	30,881
Letland	6,265
Lithauen	4,666
Belgien	2,928
Finland	1,255
Tyskland	955

402,301

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## IKKE NOGEN ANDEN VEJ

I Tider som disse af Vanskeligheder uden Lige er det mere end nogensinde tidligere af bydende Nødvendighed for Rederne at forene sig i Samarbejde med andre Redere og at finde en S. O. S. Plan, der gør det muligt at fortsætte indtil bedre Tider. Man maa ophøre med at snærre af »kunstige Foranstaltninger« — vær overbevist om, at selv en daarlig gennemtænkt Plan om Samarbejde er at foretrække for den billige Pessimisme. At overlade det forhaandenværende Problem til at løse sig selv efter den gamle Receipt om »Tilbud og Begær«, er en impotent Holdning, som ikke er et stort Erhvervs Ledere værdig. Det er det samme som offentlig at lade udraabe, at man ikke evner at passe sin egen Forretning.

I Overmorgen mødes i Helsingborg, den gæstfri svenske By, Baltic and International Maritime Conference's Eksekutiv-Komité. Mødets Dagsorden er ikke offentliggjort. Det er imidlertid ikke farligt at spaa, at de fortræffelige Repræsentanter for den internationale Skibsfart maa debattere og tage Stilling til de mange Oplægnings- og Ophugningsforslag, som har været offentliggjort i dette og andre internationale Fagblade i den seneste Tid.

For disse Eksperter vil det næppe være vanskeligt at finde imellem de foreliggende Planer, eller at udarbejde paa Grundlag af disse, en, der var praktisk og anvendelig, og som man kan samles om. Det vigtigste er imidlertid, at vi kommer væk fra den nuværende apatiske Indstilling overfor Tingene, og at Rederne enes om en optimistisk Fællesfront og viser Vilje til at overvinde Vanskelighederne. Hvor der er Vilje, findes ogsaa Vej. Man maa ikke glemme, at Verdens Skibsfart dirigeres af forholdsvis faa Mænd, færre end i flere andre Verdenserhverv, hvor Trusteer, Karteller og andre Pris- og Salg-aftalende Organisationer regerer enealdigt. Inden disse Trusteer og Karteller blev dannet, var Pessimisterne og de fantasiløse rørende enige om, at saadan noget vilde aldrig gaa. Det gik og gik over Forventning. Hvad andre kan gøre, kan den internationale Skibsfart ogsaa gøre. Fremskridt betyder at gøre det, som de frygtsomme og forbenede spaar er umuligt at gøre.

Og der er ikke nogen anden Vej. Den gammeldags Maade at udrydde Konkurrenterne er ingen Udvej. Selv om Størstedelen af de nu eksisterende Skibsredere gik i Stykker, var Situationen med Hensyn til Tonnagespørgsmaalet det samme. De overlevende »dygtigste« vilde ikke have eller faa det bedre:

*Skibene, de nye saavel som de gamle, vilde vedblivende være til i altfor stor Mængde.*

Ogsaa udenfor Skibsfartskredse vilde enhver forstandig Oplægnings- og Ophugningsplan, kombineret med en Slags Konference-Minimums-Fragtrater for alle Markeder, blive budt velkommen. Den internationale Højfinans er meget svært engageret i Skibsfarten og kan ikke undgaa kolossale Tab, hvis de nuværende Tilstande fortsættes. Den vilde kun være glad for at hjælpe til med at realisere en saadan Plan — netop fra den Side har jo i den senere Tid lydt Røster om noget saadant.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

## DE SØRGELIGE RESULTATER

Britiske Redere efterkom Regeringens Krav om at bygge Skibe. Resultatet er blevet, at de i Dag har faaet deres Reserver sørgeligt forringet eller helt udtømt. Mange trækkes med svære Kassekrediter, som de paa Grund af de enestaaende slette Fragter har været ude af Stand til at indfri. Andre, og de er mange, er gaaet i Stykker.

*R. S. Dalgliesh,*

President for Chamber of Shipping.

## TVANGSOPHUGNING. — ERSTATNING TIL REDERNE

Ved Erhvervelsen af den gamle Tonnage kan kun dens Ophugningsværdi komme i Betragtning. Gennemsnitsprisen for saadanne Salg, effektuerede i første Halvdel af 1931, beløb sig til ca. 75 Frans pr. Bruttoton, men er dog faldet noget senere. Fastholder vi nævnte Pris i vore Kalkulationer, vil de 11,000,000 Bruttotons (ca. 16,500,000 Tons Dødvægt), der i Øjeblikket har en Alder af 25 Aar og derover, have en Værdi af 825 Millioner Francs. Men det er ikke Mening, at hele Hovedsummen skal tilvejebringes paa een Gang. Opkøbene skal efter den foreslaaede Plan fordeles over et Tidsrum af 10 Aar, hvorfor det vil være tilstrækkeligt at fremskaffe en aarlig Kapital paa 82,500,000 Francs. Da den paagældende Tonnage maa sættes ud af Drift allerede ved Planens Ikrafttræden, vil der i de nævnte 10 Aar blive udbetalt Rederne en Erstatning i Form af en 5 pCt. aarlig Rente af ovennævnte Sum, beløbende sig til 41,250,000 Francs aarligt. Saaledes vil de Redere, hvis Fartøjer opkøbes i det første Aar, faa udbetalt Købesummen plus 5 pCt. Rente i de følgende ti Aar, medens de Redere, hvis Fartøjer bliver opkøbt i det 10. Aar, vil faa udbetalt 5 pCt. Rente i de før-

ste ni Aar og Købesummen i det 10. Aar. Men da man ved Ophugningen vil gaa frem i streng kronologisk Orden (efter Fartøjernes Alder), og da Rederne for de Fartøjer, der bliver opkøbt i Planens første Aar, kommer i en fordelagtigere Stilling, end de Redere, hvis Fartøjer først opkøbes senere, derved at de paa et tidligere Tidspunkt faar Hovedstolen til deres Disposition, vil en Erstatning efter en fast Skala være at betale ved Planens Ophør, hvortil der maa tilvejebringes en aarlig Sum paa 18,562,500 Francs.

Den Omstændighed, at denne gamle Tonnage bliver sat ud af Drift, vil medføre, at en Del af Personalet, baade til Søs og til Lands, bliver arbejdsløse. Nogle af disse kan maaske faa Beskæftigelse ved Ophugningsværfterne, men de øvrige arbejdsløse maa man sørge for paa anden Vis, og Halvdelen af den Sum, der betales som Rente, nemlig 20,650,000 Francs, foreslaar man anvendt til dette Formaal. Ophugningen af de mange Skibe vil sandsynligvis resultere i, at Markederne for gamle Metaller bliver oversvømmet, og disse Materialer bør derfor afsættes uden at man trykker Markedet. Den Sum, der indkommer ved Salget af disse Materialer, vil, efter foretagne Beregninger, beløbe sig til 25 pCt. mindre end Opkøbningssummen for Fartøjerne, hvorfor det paagældende Beløb, 20,625,000 Francs, ogsaa maa fremskaffes.

Raul Venture,

den kendte franske Reder i »Lloyd's List«.

## SKOLESKIBET »GEORG STAGE«

Stiftelsen staar ogsaa i Aar i stor Taknemligheds-gæld til Dansk Dampskibsrederforening, uden hvis Hjælp det ikke vilde have været muligt at udsende Skibet, ligesom man retter en særlig Tak til det Østasiatiske Kompagni for det i Aar ydede Tilskud.

Fra Oversigten over Stiftelsen »Georg Stages Minde«

## Faldende Skibstrafik paa Rotterdam

Skibstrafikken paa Rotterdam har i Januar været 10 pCt. mindre end i forrige Maaned, hvorimod Trafikken paa Antwerpen kun er formindsket med knap 1½ pCt. og paa Hamburg med kun ¼ pCt., indberetter Generalkonsul Borregaard i Rotterdam.

Forskellen i Tusinde Registertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for de tre store Fastlandshavne for Januar sammenlignet med:

	Dec. 1931	Jan. 1931
Nieuwe Waterweg .....	÷ 221	÷ 498
Rotterdam .....	÷ 149	÷ 360
Antwerpen .....	÷ 22	÷ 88
Hamburg .....	÷ 13	÷ 141

Tilførslen af Korn og Erts og Kultrafikken er i Januar gaaet betydeligt tilbage og Antallet af Afsejlinger i den regelmæssige Liniefart er yderligere blevet indskrænket. Bunker-Virksomheden kæmper med en hidtil ukendt Slaphed, og det er fornemmelig som Følge af den meget stærke Tilbagegang i Antallet af Skibe, der kommer til Nieuwe Waterweg for at faa Kul til Skibsforbrug, at Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa Nieuwe Waterweg dog er tillaget. I Januar naaede Nettoindholdet af de til Rotterdam ankomne Søskibe 82,2 pCt. af den samlede Trafik paa Nieuwe Waterweg, imod 80,6 pCt. i Decem-ber 1931 og 80,2 pCt. i Januar 1931.

I Forhold til Antwerpen og Hamburg er Rotterdams Stilling yderligere gaaet tilbage. Forholdet mellem den til Rotterdam og til Antwerpen ankomne Tonnagemængde var for Januar 46,38 til 53,72, mod Decbr. 1931: 48,75 til 51,25, og Januar 1931: 51,17 til 48,83.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel i den samlede Trafik som følger:

	Jan. 1932	Dec. 1931	Jan. 1931
Nieuwe Waterweg ...	33,01	25,74	37,73
(Rotterdam) .....	(27,15)	(28,82)	(30,26)
Antwerpen .....	31,46	30,30	28,87
Hamburg .....	35,53	33,96	33,40

## NY BRASILIANSK-POLSK LINIE

Lloyd Brazillero, den brazillianske Statslinie, har begyndt Rutefart mellem Gdynia og Sydamerikanske Havne, fortæller Scandinavian Shipping Gazette's polske Korrespondent. Den første af dette Selskabs Baade har allerede hentet Last i Gdynia.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

FREDERICIA

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

HOBRO

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
Aalborg



**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KALUNDBORG

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**O. L. OMØE**

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

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

TELEFON NO. 4. 801.  
— STEVEDOREKONTORET 825.

ASSENS

KJØGE

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

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

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

BANDHOLM

KOLDING

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ESBJERG

KORSØR

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

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Dreinholt.

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

MARIAGER

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

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

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

FAABORG

NAKSKOV

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

**STÆRK STIGNING I SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA**

Der indløb 3,144 Skibe med en Tonnage af 2,649,568 N.R.T. mod 2,238 Skibe med 2,029,822 N.R.T. i 1930.

Den danske Tonnage androg 279 Skibe med 215,010 N.R.T. mod 201 Skibe med 190,116 N.R.T. i 1930.

Den største Tonnage paa Havnen havde Sverige med 1,052 Skibe med 719,497 N.R.T., heretter kommer Polen med 345 Skibe med 485,386 N.R.T. De tilsvarende Tal for 1930 var 746 Skibe med 514,836 N.R.T. og 298 Skibe med 360,464 N.R.T.

**PERSONALIA****Begravelse**

Den engelske Kaptajn Campbell, Fører af S/S »Carri-gan Head«, som var død om Bord paa Rejsen fra Riga og her til København, blev den 16. Februar begravet fra den engelske Kirke her i Byen. Skibsførerforeningens Formand, Kaptajn Hagelberg, var tilstede ved Begravel-sen og nedlagde en signeret Krans fra Foreningen ved Baaren. Jordfæstelsen foregik paa Vestre Kirkegaard.

**Jubilæum**

Den 1. Februar fejrede Føreren af S/S »Julius Thom-sen«, Kaptajn F. Hjalmsrud, 25 Aars Dagen for sin An-sættelse i Kryolithselskabet.

**70 Aar**

Den 8. Marts fylder et kendt og skattet Medlem, Kap-tajn L. P. Tannebek, 70 Aar. Kaptajn Tannebek, der var tidligere mangeaarig Fører i Dansk-Russisk Dampskibs-selskab og senere i Det Forenede Dampskibs-Selskab, er nu bosiddende paa Bøge.

**SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG**

Ifølge Konsulatet i Rotterdam stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i Januar Maaned, sammenlignet med samme Maa-ned 1931, sig saaledes:

NIEUWE WATERWEG			ROTTERDAM		
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	
1931	1.191	1.989.162	950	1.530.412	
1932	1.007	1.545.329	834	1.213.196	
Forskell	÷184	÷443.833	÷116	÷317.216	
HAMBURG			ANTWERPEN		
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	
1931	1.584	1.776.935	835	1.541.045	
1932	1.427	1.635.453	786	1.448.276	
Forskell	÷157	÷141.482	÷49	÷92.769	

I Januar Maaned 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 97.053 større og 235.080 Tons mindre end til Antwerpen.

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**

**Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med s.s. »Cieszyn«**

Nakskov Skibsværft afholdt Torsdag den 18. Februar 1932 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 52, s.s. »Cieszyn«, bygget til Rederiet Przechodniostwo Panstwowe »Zegluga Polska«, Gdynia.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 243' 6"; Længde mellem Perp 230' 0"; Bredde paa Spant 35' 8"; Dybde til Shelterdæk 20' 0"; Lasteevne ca. 1,400 Tons d.w.

Skibet er bygget som Passager- og Lastdampskib til British Lloyd's højeste Klasse med Bak, Bro og lav Poop og Huse midtskibs samt forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde.

Skibet er bestemt for Fart mellem Gdynia og Finland med Gods og Passagerer.

Af Hensyn til Skibets særlige Fart er det bygget med Isbryderstævn og Isforstærkning for at kunne besejle Fin-land ogsaa i Vintermaanederne.

I forreste Hus paa Broen er indrettet Salon, udstyret med Møbler i Mahogni.

Skibet er indrettet med Plads til 10 Passagerer, fordelt i 5 Kamre, henholdsvis med Køjer og Sovesofaer og er udstyret med Møbler i Mahogni. For Passagererne i disse Kamre er indrettet Toiletter med Bad og W.C.

Yderligere findes 1 Luksuskammer med 2 Senge. Til dette Kammer hører særskilt Toilettrum med Bad og W.C. Dette Kammer er udstyret mere komfortabelt end de øv-rige Passagerkamre.

Skibet er bygget med 2 Master, 4 Samsonposter og 3

Luger, som beljenes af 6 Stk. Lossebomme til 3 Tons og 6 Dampspil til 3 Tons, og endvidere er der anbragt et Varpespil agter og et Ankerspil paa Bakken.

Styringen af Skibet foregaar ved en Dampstyremaskine, anbragt i Poopen.

Skibet er forsynet med Radiopejleapparat.

Skibet er forsynet med et Dobbeltpladeror, ligesom der i Valget af Agterstøvnens Form er taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømlinierne Indflydelse paa Skibets Fart.

Kaptajnens Kabytter og Officerernes Kamre samt Mes-sen er indrettet midtskibs og er i enhver Henseende kom-fortable og rummelige. Bestiklukaf og Styrchus er anbragt i Hus ovenpaa Salonhuset.

Mandskabsrummene er indrettet agterude i Poopen med store, lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf. Messer for hen-holdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W.C. og Baderum.

Maskinen bestaar af 1 Lenz Standard Maskine, som ud-vikler 1,300 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 12 Knob lastet ved en Dybgang af ca. 15' 6".

Skibet er forsynet med Nikkelstaa-propeller og elektrisk Lys saavel til alle Beboelsesrum som til Lastning og Los-ning.

I Prøveturen deltog fra Rederiet: Maskininspektør Je-zierski og Skibsinpektør, Kaptajn Braminski samt for British Lloyd: Inspektørerne A. Ørbech og C. Kruhøffer. Endvidere Repræsentanter fra Borsig samt Værftets Le-delse.

Prøveturen forløb særdeles tilfredsstillende i enhver Henseende, og ved Fartsprøven opnaaedes en Gennem-snitstfart af 13-14 Knob med ca. 1,200 I.H.K.

Efter Prøveturens Afslutning fortsatte Skibet til Gdynia. Skibet føres af Kaptajn Kniaziew.

Skibet er et Søsterskib til s.s. »Slask«, som i Januar Maaned blev afleveret til samme Rederi.

**Grønlandsk Drivis ved Island**

Ifølge indløbet Meddelelse fra Damperen »Bruarfoss« er der blevet set grønlandsk Drivis ved Hunabugtgens Mun-ding i betænkelig Nærhed af Land, meddeles fra Reykja-vik. En Blokering af Nordkysten modvirkes endnu af de fremherskende sydlige Vinde, men hvis der indtræffer Nordenvind, frygter man for en Isblokade af Nordlandets Fjorde.

**Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Januar Maaned 1932**

Antallet af de i Januar Maaned indgaaede Skibe var 346 med 266,161 N.R.T. mod 444 Skibe med 322,164 N.R.T. i December Maaned 1931.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 353 Skibe med 265,987 N.R.T. mod 464 Skibe med 340,359 N.R.T. i December Maaned 1931.

Af de i Januar Maaned indgaaede Skibe indgik 232 med 192,587 N.R.T. i Ballast, inedens 15 Skibe med 4,948 N. R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar 1931 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 442 med 324,891 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 447 med 330,899 N.R.T.

Den overalt gældende Afspærring af Import og Eksport har i afvigte Maaned sat sit Præg paa Skibstrafikken paa den herværende Havn. Skibsantallet er i Forhold til Maa-neden forud gaaet ned med 100 Skibe, Tonnagen med ca. 60,000 T. Det samme gælder for Sammenligningen med Januar 1931, hvor Tonnagen var omtrent som i December 1931. Den danske Tonnage hævdede med 74 Skibe med 52,930 N.R.T. sin Plads som Nr. 2 efter Sverige med 94 Skibe med 58,899 N.R.T. som Nr. 1. Tysklands Tonnage var i Januar Maaned kun 33,692 T. I Sammenligning med December, hvor den danske Tonnage udgjorde 98 Skibe med 69,145 N.R.T. er ogsaa vor Tonnage gaaet betyde-ligt tilbage, nemlig med 24 Skibe med ca. 16,000 T.

**Forhenværende »Georg Stage« Elever**

I Anledning af »Stiftelsen Georg Stages Minde«s 50 Aars Stiftelsesdag i April 1932 anmoder Kaptajn H. P. Hagel-berg, Formanden for Den almindelige danske Skibsfører-forening, alle forhenværende Elever fra Skoleskibet om at indsende til ham Oplysninger om Navn, Stilling og Adresse samt Elev Nummer og Aargang.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

23. 2. 1932

LONDON	18,16	MADRID	40,75
NEWYORK	524,50	AMSTERDAM	212,25
BERLIN	124,60	STOCKHOLM	100,90
PARIS	20,75	OSLO	98,75
ANTWERPEN	73,00	HELSINGFORS	8,32
ZÜRICH	102,30	PRAG	15,70
ROM	27,40		

## Sommertid i Belgien

Gesandtskabet i Bryssel meddeler, at Sommertiden i Belgien i Aar, ifølge Bekendtgørelse i »Moniteur Belge« Nr. 36 af 5. Februar d. A., begynder Natten mellem den første Lørdag og Søndag i April Maaned Kl. 2 og ophører Natten mellem den første Lørdag og Søndag i Oktober Kl. 3.

POSITIONSLISTE  
PR. 23. FEBRUAR 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Amsterdamb 18.2.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Sfax 9.2. til Kings Lynn.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 20.2. p. R. i. Rotterdam.  
s.s. *Aggersund*, Hansen, afg. Grangemouth 10.2. til Boston Mass.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kolding forv. 23.2. til Mass.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Algier forv. 25.2. til Bona.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Marseille 22.2. til Port Said.  
s.s. *Alsund*, Petersen, ank. Santiago (Cuba) 12.2.  
s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, afg. Antwerpen 20.2.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. San Pedro 18.2. til Panama Canal.  
m.s. *Annam*, Knudsen, ank. Melbourne 12.2.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen afg. 15.2. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 23.2.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. San Francisco 18.2. til Shanghai.  
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Bilbao 16.2.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 11.2.  
m.s. *Australien*, Krarup, ank. Nakskov 12.2.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, afg. Antwerpen 22.2. til Esbjerg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhuis*, Schmidl, afg. Kbhvn. 23.2. til Vestnorge.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 19.2.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, pass. Perim 19.2. p. R. i. Suez.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Boston 19.2.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Teneriffe 8.2.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Emden 18.2.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 22.2.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Calania 25.2. til Messina.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Nueritas, Cuba 21.2. til Santiago.

## C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 18°36' S. 38° 15 V. 18.2. p.R.t. Madeira f. O.

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Aabenraa forv. 24.2. til Svendborg.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 23.2. til København.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Hongkong 22.2. til Singapore.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Rouen 22.2.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Guantanamo 17.2.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. San Pedro 12.2.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 26.2. til London.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Honkong 17.2. til Yokohama.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 29.2. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Christensen, afg. Litau 5.3. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 6.3. til Leith.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.l. *Danmark*, Bjark, ank. Baytonen 20.12.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antwerpen 27.2. til Casablanca.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Cypren 12.2.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Tyne 19.2.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Penang 22.2. til Port Swettenham.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Burriana 19.2.  
s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Southampton 22.2.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing Ruten.  
m.s. *Fionia*, Væring, ank. Singapore 22.2.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. 29.2. til Nakskov.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Rio 13.2. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Lissabon 19.2.  
s.s. *Fredensborg*, afg. London 19.2.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. San Pedro Macoris 12.2.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. New Orleans 20.2. til Galveston.  
m.s. *Fredericia*, Robolm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Bastholm, afg. Kbhvn. forv. 27.2. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Christensen, afg. New York 5.3.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

SKIVE

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918 STATSTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

## AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SKIVE

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

SVENDBORG

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

## SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK VICE-KONSULAT

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

SAXKJØBING

VEJLE

## HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAKTNING  
SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 302

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Gerda Toft*, ank. Grangemouth 18.2.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Danzig 19.2.  
m.s. *Guldborg*, Møllerup, pass. Balboa 20.2.

## H

s.s. *Hafnia*, ank. Kbhvn. 21.2.  
s.s. *Halland*, afg. Danzig 21.2.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 17.2. til Manchester.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 27.2. til Swansea.  
s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Cuxhaven 23.2. p. R. 1. Hull.  
m.s. *Indien*, Broner, afg. Shanghai 20.2.  
s.s. *Iren Maria*, Ewers, ank. Samsun 18.2.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Baltimore 15.2.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 22.2. til Vest- og Nordlandel.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 13.2. til Rotterdam.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kajs, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Singapore 19.2. til Hongkong.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, Kbhvn. 18.2.  
m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kbhvn. 21.2.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 29.2. til Kbhvn.  
s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Harburg 28.1. til Wilmington N. C.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Parcific), Sigvardt, afg. Leith 10.2. til Barcelona.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Odense forv. 25.2. til Danzig.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Danzig 25.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Middlesbough 21.2.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 18.2.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Linnfjordsruten.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Barcelona 20.2. til Valencia.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 17.2. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 20.2. til Middelfart.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Esbjerg 22.2. til Kbhvn.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Hamburg 21.2. Genoa.  
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Grangemouth 16.2. til Algier.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 26.2.  
s.s. *Maria Toft*, afg. Huebra 20.2.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. C. Vecchia 17.2.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Teneriffe 21.2.  
m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Marseille 22.2. til London.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Leixoes 15.2. til Kbhvn.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 20.2.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Kbhvn. 23.2. til Antwerpen.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, pass. Skagen 19.2.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Rotterdam 19.2.  
s.s. *Nordmandiet*, Sørensen, ank. London 22.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle, 5.2. til Buenos Aires.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. San Pedro 21.2.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, pass. Panama Canal 8.2. til London.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Esbjerg 19.2.

## CHR. JENSEN

REDERI &amp; BEFRAGTNING

Salg og Køb af Dampskibe

KØBENHAVN

RIGA · WINDAU · REVAL

Telegr. Adr.: RUSSJENSEN. Coder: Scott's 10th. Ed., Watkins, A. B. C. 5th. &amp; 6th. Ed. &amp; Boe's.

WINDAU

m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Asores 20.2. til St. Thomas.  
s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 21.2. til Liverpool.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. New York 22.2.

## R

s.s. *Rohne*, Nielsen, afg. Aalborg 25.2. til Aalborg.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 26.2. til Newcastle.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Sfax 17.2.  
s.s. *Saga*, Falk, afg. Trondheim 23.2.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 18.2. p. R. 1. Baytoren.  
s.s. *Scortia*, ank. Kbhvn. 21.2.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig 24.2. til Reval.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Gandia 17.2. til Hamburg.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Siam*, Andersen, ank. San Pedro 19.2.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Gandia 19.2.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux 26.2. til La Pallice.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 20.2.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Kbhvn. 20.2.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 26.2. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Havana 20.2. til Norfolk.  
m.s. *Stjerneborg*, afg. Tacoma 10.2.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Gandia 17.2. til Antwerpen.  
s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Swansea 22.2. til Kbhvn.  
s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Middelfart forv. 23.2. til Faaborg.  
s.s. *Søborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.2.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 23.2. til Aalborg.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Vladivostok 19.2.  
s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. New York 20.2. til Kbhvn.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 23.2. til Dunkirk.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 4.2.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Kbhvn. 23.2. til Stettin.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Ceuta 23.2. til Melilla.  
s.s. *Tyr*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uraniensborg*, Knudsen, afg. Philadelphia 19.2.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Odense 20.2.  
s.s. *Viborg*, Larsen, pass. Uskant 18.2.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. New York 20.2.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), afg. Aarhus 22.2.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, Buenos Aires forv. 27.2.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 24.2. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen afg. Kbhvn. 22.2.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 22. FEBRUAR 1932

3 m. Sk. »Frida«, Rasmussen, ank. Frederikstad 16.2.

## 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: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*



**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN K.  
GRUNDLAAGT 1848

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.: AMIANTE

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %

## DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET "MYREN"

KØBENHAVN

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

Telefon  
Helrup 1619  
Værkf.  
Dannise  
Øbro 4198  
Kirsteinsg. 9

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning  
Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufeilbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

## "REX"

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

HARBOE & RUBOW SCT. ANNÆPLADS 26  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

# ZERSSEN & CO. Gør Alt for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 85, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
York House 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

## MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusen«  
Statatelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 24. Februar 1932.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## Danmark.

316. Advarsel vedrørende Afmærkningen i de indre danske Farvande.  
Under Vinterperioden maa man ikke stole paa, at Afmærkningen i de indre *danske* Farvande er i Orden eller paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 7/269 1932.)

### I. Østersøen.

317. Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lystønde inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 7/437. Stookholm 1932.)  
Lystønden *Yttre Stengrund* paa c. 56° 09' N. 16° 06' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
318. Sverige. Ölands norra grunds Lystønde inddraget for Is. Bifyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 7/435. Stookholm 1932.)  
Lystønden *Ölands norra grund* paa c. 57° 29' N. 17° 09' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene. Samtidig er Bifyret i *Ölands norra udde* Fyr paa c. 57° 22' N. 17° 06' E. tændt.
319. Sverige. Västervik. Lystønder inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 7/434. Stookholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Kungsgrund* c. 57° 41' N. 16° 55' E. *Blackan*.
320. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr slukket for Is. Taagesignal midlertidig indstillet.  
(U. f. s. Nr. 7/430. Stookholm 1932.)  
*Djursten* Fyr paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er slukket paa Grund af Isforholdene, og Taagesignalet ved Fyret er samtidig midlertidig indstillet.
321. Estland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 2/7. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Vallast* c. 59° 27' N. 27° 22' E. *Makholm*. *Kunda*. *Kaupasar*. *Kasperiik*.  
*Loksa*. *Harra*. *Juminda*. *Salmista*. *Igosul*. *St.-Wrangel*.



322. Estland. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib inddraget for Is.  
(N. t. M. Nr. 2/8. Reval 1932.)  
Fyrskibet *Revalstein* paa c. 59° 43' N. 24° 44' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
323. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 2/6. Reval 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
Lystønden *Surop* c. 59° 29' N. 24° 21' E. Lys- og Fløjtetønden *Middelygrund* c. 59° 31' N. 24° 40' E.
324. Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib midlertidig flyttet. Undervandsklokke i Uorden.  
(N. t. M. Nr. 2/9. Reval 1932.)  
Fyrskibet *Nekmangrund* paa c. 59° 05' N. 22° 12' E. er midlertidig flyttet til 58° 17' 07" N. 21° 21' 25" E., W. for *Saritscheff* Grund, 15,5 Sm 248° fra *Filsand* Fyr. -- Undervandsklokken er for Tiden i Uorden.
325. Estland. Moon-Sund. Fyr slukket for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 2/5. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Rauga* c. 58° 39' N. 23° 18' E. *Schildau*. *Rohukula*. *Harilaid*. *Vorms*.
326. Estland. Riga-Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(N. t. M. Nr. 2/7. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Ramasaar* c. 58° 13' N. 22° 31' E. *Abro*. *Kübassar*. *Verder*. *Paternoster*.

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

327. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NW. Lys- og Klokketønde atter udlagt.  
Den automatiske Lys- og Klokketønde *Saltholm-Flak NW*. paa 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Klokketønde inddraget. † † †  
(E. f. S. Nr. 4/141 1932.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

328. Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev N. Sømærke atter i Orden.  
Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Sjællands-Rev N.*, paa 56° 05' (20") N. 11° 12' (22") E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 7/314 1932.)
329. Sverige. Kattegat. Falkenberg Lystønde inddraget.  
(U. f. S. Nr. 7/442. Stockholm 1932.)  
*Falkenberg* Lystønde paa c. 56° 53' N. 12° 29' E. er for Tiden inddraget.  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

330. England. Themsen Anduvning. Barrow Deep Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 5. Trinity House, London 1932.)  
Den 3. Marts d. A. eller snarest derefter ombyttes *Barrow Deep* Fyrskib paa c. 51° 42' N. 1° 19' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 4 Maaneder med et Fyrskib, der fører

Fyrlanternen paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren bliver hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1½<sup>s</sup>, Mørke 13½<sup>s</sup>. Taagesignalet afgives med Taagehorn, der giver Fire-Stød hver 45<sup>s</sup>. Stødernes Varighed er for hvert Stød 2<sup>s</sup>.

Der fremkommer ingen yderligere Meddelelser.

**331. England. Themsen Anduvning. Blackwater Floden Indløb. Bench Head.**  
Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 5. Trinity House, London 1932.)

Den 22. Marts d. A. eller snarest derefter ombyttedes den røde og hvide, vandret stribede Kuglestønde *Bench Head* paa c. 51° 45' N. 1° 01' E. permanent med en rød Spidstønde.

Der fremkommer ingen yderligere Meddelelser.

**332. England. Newcome Sand. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget.**

(N. t. M. Nr. 294. London 1932.)

Vraget af Fiskerskibet *Bob Read*, der ligger sunket paa 52° 28' 21" N. 1° 46' 52" E., er uskadelliggjort og den udlagte Vraglystønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 44/2373 1931.)

**333. England. Humber. Grundt Vand.**

(N. t. M. Nr. 301. London 1932.)

Farvandet mellem *Hessle Sand* og *Hull Middle* rapporteres at være betydelig tilsandet. Den almindelige Dybde ved Indløbet til *St. Andrew Dock* er ved Springtids-Lavvande kun 1,2 m.

*St. Andrew Dock*: c. 53° 44' N. 0° 22' W.

**334. Skotland. Montrose. Scurdy Ness. Taagesignal.**

(N. t. M. Nr. 302. London 1932.)

Ved *Scurdy Ness Fyr* paa c. 56° 42' N. 2° 26' W. er oprettet et Taagesignal med Taagehorn. Signalet, der er Fem-Stød, afgives kun, naar Fiskerbaade er paa Søen.

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

**335. Orkney Øerne. Hoy Sound. Ebbing Eddy eller Bar Rock. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 285. London 1932.)

Den røde Spidstønde paa c. 58° 57' N. 3° 17' W., c. 0,1 Sm N. for *Ebbing Eddy Rock*, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

**336. Irland E.-Kyst. Belfast Lough. Victoria Channel. Lystønder forandret.**

(N. t. M. Nr. 269. London 1932.)

E. f. S. Nr. 6/246 1932 annulleres og erstattes med:

Lystønde „Nr. 1“ paa c. 54° 40' N. 5° 51' W., c. 0,6 Sm SW. for *Pile Fyr*, er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>.

Lystønde „Nr. 2“ viser atter normal Fyrkarakter.

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

**337. Island N.-Kyst. Siglunes. Redningsstation oprettet.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Ved *Siglunes* er oprettet en Redningsstation, der er forsynet med Raketapparat.

*Siglunes Fyr*: 66° 11' (23") N. 18° 49' (32") W.

(Kort Nr. 212, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 128.)

- 338. Færøerne. Suderø. Vaag-Fjord. Oplysning om Fyrs Pladser.**  
 E. f. S. Nr. 38/1890 1930 annulleres og erstattes med:  
 Pladserne for de to røde, faste Ledefyr i Bunden af *Vaag-Fjord* er, som følger:  
 Forfyret er anbragt paa en Pæl i Strandskanten paa  $61^{\circ} 28' (18'') N. 6^{\circ} 48' (33'') W.$   
 Bagfyret er anbragt paa en Pæl paa  $61^{\circ} 28' (21'') N. 6^{\circ} 49' (05'') W.,$  c. 487 m  
 283° fra Forfyret.  
 Fyrene er overet i Pejling 283°.  
 (Kort Nr. 224, 208 og 209. Færøske Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 715 A, Tillæg Nr. 1,  
 Side 34.)
- 339. Afrika W.-Kyst. Bijouga Islands. Calypso (Cobras) Island. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 274. London 1932.)  
*Calypso* Fyr paa c.  $11^{\circ} 40' N. 15^{\circ} 29' W.$  viser hvidt, fast Lys og ikke, som angivet  
 i Kortet, rødt, fast Lys. Fyret er anbragt paa en Telegrafpæl.
- 340. Kap Verds Øerne. Port Ponta do Sol. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 273. London 1932.)  
*Port Ponta do Sol* Fyr paa c.  $17^{\circ} 12' N. 25^{\circ} 05' W.$  er synligt i Pejlinger fra  $112^{\circ}$   
 til  $250^{\circ}.$
- 341. Newfoundland. Little Bay Island. Fyr flyttet.**  
 (N. t. M. Nr. 284. London 1932.)  
*Little Bay Island* Fyr er flyttet til  $49^{\circ} 38' 12'' N. 55^{\circ} 45' 54'' W.,$  c. 0,13 Sm fra  
 den i Kortet angivne Plads.
- 342. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert Fyr. Radiofyr oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 6/341. Washington 1932.)  
 Ved *Mount Desert* Fyr paa  $43^{\circ} 58' (08'') N. 68^{\circ} 07' (44'') W.$  er oprettet et Radio-  
 fyr, Klasse C, der med en Frekvens paa 305 kc/s afgiver Grupper af 1 Streg og 3 Prikker  
 hver 3<sup>m</sup>, Signalet 1<sup>m</sup>, Pause 2<sup>m</sup>. Radiosignalet afgives uafbrudt under Taage og i usigt-  
 bart Vejr samt i klart Vejr daglig i det 3. Kvarter af hver Time.

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

- 343. Cuba S.-Kyst. Cienfuegos Bugt. Jucara Bank. Afmærkning forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 299. London 1932.)  
 1. Sort Stumptønde Nr. 5 paa c.  $22^{\circ} 05' N. 80^{\circ} 28' W.,$  c. 0,1 Sm N. for *Cayo*  
*de Caremas,* er inddraget og erstattet med en sort Lystønde Nr. 5, der viser hvidt Et-Blink.  
 2. Lystønden c. 0,5 Sm NW. for (1) er permanent inddraget.
- 344. Brasilien. Porto de Natal. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 298. London 1932.)  
*Porto de Natal* Fyr paa c.  $5^{\circ} 45' S. 35^{\circ} 11' W.$  viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink  
 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm.  
 (E. f. S. Nr. 36/2018 1931.)
- 345. Brasilien. Frade Island. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 298. London 1932.)  
*Frade Island* Fyr paa c.  $12^{\circ} 49' S. 38^{\circ} 39' W.$  viser hvidt Gruppe-Blink, To-  
 Blink hver 6<sup>s</sup>, og ikke som angivet i Kortet rødt Gruppe-Blink. Synsvidde: 8 Sm.
- 346. Mexiko W.-Kyst. Kap San Lazaro. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 6/354. Washington 1932.)  
 Kap *San Lazaro* Fyr paa  $24^{\circ} 47' (45'') N. 112^{\circ} 18' (30'') W.$  viser hvidt Et-Blink  
 hver 1,6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 3/123 1932.)

**347. Mexiko W.-Kyst. Guaymas Havn. Punta Baja. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 6/355. Washington 1932.)

Paa *Punta Baja* er paa c. 27° 54' N. 110° 53' W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 11 Sm. En firkantet Betonsøjle. Fyret er synligt i Pejlinger fra 141½° til 355½°.

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

**348. Italien. Tyrenske Hav. Meloria Banke. Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(A. a. N. Nr. 18/34. Genua 1932.)

Fyrskibet *Meloria* paa c. 43° 36' N. 10° 11' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib. Fyrkarakteren er uforandret, men Synsvidden er kun 10 Sm. Taagesignal gives med Klokke hver 1<sup>m</sup>, Ringen 10<sup>s</sup>, Pause 50<sup>s</sup>.

**349. Algier. Algier. Fyr ødelagt.**

(N. t. M. Nr. 282. London 1932.)

Det hvide og røde Fyr med En-Formørkelser paa c. 36° 46' N. 3° 04' E. paa *Port de l'Agba* fritliggende Mole, c. 0,22 Sm 152° fra *Fort du Coude* grønne, faste Fyr, er ødelagt.

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

**350. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Basra. Oplysning om Radiostation.**

(N. t. M. Nr. 307. London 1932.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 3/125 1932 meddeles, at Masten til *Basra* Radiostation staar paa 30° 32' 39" N. 47° 47' 04" E., c. 1 Sm N.-ligere end tidligere opgivet. (E. f. S. Nr. 3/125 1932.)

**351. Malediverne. Mále Atoll SE.-lige Indløb. Grundt Vand.**

(N. t. M. Nr. 275. London 1932.)

Grundt Vand rapporteres at findes paa 4° 16' 42" N. 73° 31' 02" E. og 4° 16' 48" N. 73° 31' 27" E.

**352. Malacca Stræde. Great Karimun NW. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 276. London 1932.)

Vraget af et Sejlskib, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 1° 11' N. 103° 17' E., 3,8 Sm 265° fra *Pulo Hiju* (*The Brothers*) Fyr.

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

**353. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Palembang Floden Munding. Lystønde inddraget.**

(B. a. Z. Nr. 41/386. 's-Gravenhage 1932.)

Den hvide Lystønde, der viste hvidt Et-Blink, og som var udlagt paa c. 2° 13',<sub>2</sub> S. 104° 56',<sub>2</sub> E., er permanent inddraget.]

**354. Kina. Volcano Islands. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 291. London 1932.)

Grunde med 6,4 m Vand ligger paa følgende Steder:

- a. 30° 22' 05" N. 121° 52' 15" E. c. 30° 26' 30" N. 122° 01' 00" E.  
b. 30° 25' 48" N. 121° 59' 22" E.

**355. Kina. Elliot Gruppen. Sau Chan Shan Tau. Grund.**

(N. t. M. Nr. 278. London 1932.)

En Grund med 1,8 m Vand ligger paa 39° 13' 08" N. 122° 39' 50" E.

**356. Japan. Hokkaido S.-Kyst. Yerimo Zaki. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 306. London 1932.)

*Yerimo Zaki* Fyr paa c. 41° 56' N. 143° 15' E. viser hvidt Et-Blink hver 34<sup>s</sup>.  
Flammens Højde: 71 m. Synsvidde: 21 Sm.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
Korts eller  
Bogs Nr.*England:*

R Channel Pilot, Part I.

R 143 Red Sea. — Jabal at Tair to Perim island.

R 3615 England, East Coast. River Humber. — Stallingborough haven to Thorn-  
gumbald lights.

† 1957 China, East Coast. — Namoa island.

---

**Tillæg.****III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****357. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord Anduvning. Lystønde udlægges.**I Løbet af den første Halvdel af Marts d. A. udlægges c. 50 m W. for Klokketønden *Odense-Fjord*, som ligger paa 55° 33' (24") N. 10° 33' (54") E., en rød- og hvidstribet Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1/2<sup>s</sup>, Mørke 4 1/2<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 300, 220, 304, 299, 241, 278, 280 og C. Danske Lods, Side 180. Fyr-Fort. Nr. 190 A. Søm.-Fort. Side 41, Nr. 7 A.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN OG STRANDGADE  
OVERGADEN N. V. 9 OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

\*

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

\*

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON\* LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON\* LONDON\* LONDON\* LONDON\*  
LONDON\* LONDON\* LONDON\* LONDON\* LONDON\*

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon.. 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock. 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	
Methil, 82, East High Street.....	} »Lamberte
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

. AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastevarer etc.  
fra Th. Høeg

HAMBURG

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

**JENS WITH**

Skibsproviantering Amaliegade 3  
Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**HOVEDSTADENS KULIMPORT** A/S  
IMPORT AF KUL, KOKES OG BRIKETTER

ENGHAVE BRYGGE  
K Ø B E N H A V NTELEFON:  
CENTRAL 1644  
(5 LEDNINGER)

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4½ Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

**PENSIONSFORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
**PENSIONSFORSIKRING**Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.

**DANSKE REDERES  
ULYKKESFORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

**Ulykkesforsikring**

af

Skibsbesætninger

\*

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 10

FREDAG 4. MARTS 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

HVAD Ø.K.  
BETYDER

Det er symptomatisk for Tidens Alvor og Krisens Rækkevidde, at Det Østasiatiske Kompagni for første Gang i dets fem-og-tredive Leveaar maa meddele sine Aktionærer, at der intet Udbytte bliver for Aaret der svandt. Det er et trist Budskab til de mange Hjem, der har benyttet vort fornemste Selskabs Aktier som Anlægs-papir og helt eller delvis baseret Tilværelsen paa Udbyttet heraf. Men tristere endnu for hele det danske Samfund, at Nationens »usynlige« Indtægter forringes med mange Millioner. For man maa stadigvæk ikke glemme, at selv om Kompagniet ikke betaler Udbytte, men lige kører rundt, saa er dets Tilstedeværelse vedblivende et mægtigt Plus i vor nationale Økonomi. Alene en Regnskabspost som »Indsejlede Fragter og Passagerpenge« paa over 25 Millioner Kroner viser dette — og Hovedparten af disse Millioner er fremmede Penge, ikke vore egne Skillingen, der er flyttet fra en Lomme til en anden. Men ogsaa paa Udgiftssiden findes Poster, der demonstrerer Kompagniets Betydning for vort Samfunds Trivsel: Millionerne betalt til Hyre og Proviant, til Assurance, til Nybygninger og Reparationer, til Skatter o.s.v.

I Aarsberetningen for 1931 analyserer Kompagniets geniale Skaber Aarsagerne og Virkningerne af de verdensøkonomiske Dispositioner, der har skabt den Verdenskrise, hvis *tail-end* ramte Danmark saa sent som i 1931. Efter hans Mening er det særlig de økonomiske Brydninger, der har hæmmet den normale Verdensomsætning, Hovedbetingelsen for en sund Udvikling af de enkelte Samfundsomraaders Erhvervs-muligheder.

Det Østasiatiske Kompagnis Vareomsætning gennem Hovedkontoret har i 1931 været ca. 1,030,000 Tons imod ca. 960,000 Tons i 1930. Derimod har Prisfaldet medført en Værdiforringelse af ca. 30 Procent. Indtægterne paa Skibene andrager netto Kr. 2,815,260, paa Handelen Kr. 2,133,000, og Udbyttet i fremmede Selskaber blev til 424,760 Kroner, medens Avancen hos Filialerne og Agenturerne beløb sig til 2,970,600. Administrationsudgifterne ved Hovedkontoret, Filialerne og Agenturerne androg 4,672,171 Kroner. Der er afskrevet 2,886,165 Kroner og overført til næste Aar 1,482,339 Kroner.

HELSINGØRS  
SKIBSVÆRFTS  
JUBILÆUM

Intet er helt tilfældigt i denne Verden. Naar Danmark staar som et af Verdens førende Skibsbygningslande, er det helt og fuldt fortjent. Vi bygger fænomenalt gode Skibe hertillands, bygger dem bedre end de fleste, og ingen bygger bedre end vi. Vi bygger ogsaa billigt til Trods for, at vore Værftslønninger er højere end i andre Lande, og til Trods for, at Vorherre var mere end karrig overfor os, da Raastofferne blev fordelt til de forskellige Lande. Vi bygger saa billigt, at en kendt amerikansk Reder overfor en Senatskommission har udtalt, at han kan faa to Skibe bygget i



## JUBILÆUMSVÆRFTETS CHEF



DIREKTØR H. P. CHRISTENSEN,

hvis betydelige Indsats som Leder af Helsingørs Skibsværft har været en væsentlig Faktor i Værftets Udbygning og Modernisering.

Direktør Christensen har haft en smuk teknisk Uddannelse. Han var Ingeniørassistent i Marinen i 1907. Efter et Studieophold ved den tekniske Højskole i Charlottenburg 1908/1910 havde han to Aars praktisk Erfaring ved tyske og engelske Værfter. Han blev derefter Værftsingeniør ved Orlogsværftet og var fra 1917/19 Underdirektør ved Orlogsværftets Skibsbyggeri. Derefter ledede han i seks Aar Nakskov Skibsværft og kom saa 1925 som Leder til Helsingørs Skibsværft.

Direktør Christensen, som er Ridder af Dannebrog, sidder inde med en Række af Tillidshverv.

Danmark for de samme Penge, som han kan bygge et amerikansk Skib for. Og saa er det danske Skib bedre, tilføjede han.

Naar vi har naaet den fine internationale Position som Skibsbygningsland, skyldes det selvfølgelig i høj Grad, at Danmark blev Dieselskibets Vugge, at dansk Foretagsomhed, Snille og Vovemod paa det Omraade fejrede saa store Triumfer. Den Kendsgerning har været en mægtig og levende Reklame for Skibsbygningslandet Danmark. Men vi har ogsaa vedblivende levet op til denne Reklame. Andetsteds i Verden bygger de ogsaa Dieselskibe, glimrende Dieselskibe. Men herhjemme er vi blevet ved med at forbedre Dieselmaskineriet. Vi har evnet vedblivende at være et Hestehoved foran andre skibsbyggende Nationer. Vi har været saa lykkelige at have de rigtige Folk i vore Værfter, Lederne som Mændene. De har dem ikke bedre nogetsteds. Dette er Tanker, som uvilkkaarligt paatrænger sig ved Helsingør Skibsværfts 50 Aars Jubilæum.

Helsingørværftet har haft en Række af dygtige Ledere. Den første var Vilh. Dyhr. Han virkede fra 1882 til 1887. Han afløstes af Skibsreder M. C. Holm (Grundlæggeren af Dampskibsselskabet »Norden«), som forøvrigt ogsaa var Stifteren af Værftet og fik tegnet den nødvendige Aktiekapital paa 1½ Millioner Kroner. Han tog Tøjlerne i en frygtelig Nedgangsperiode for Skibsfarten, og det lykkedes

denne energiske og dygtige Mand at bringe Værftet over det døde Punkt. Efter ham kom C. V. Bindesbøll, der virkede til 1913. I Krigsaarene og til 1920 sad I. Lundgaard som Direktør. Saa fulgte Direktør Chr. Andersen til 1925, og derefter kom den nuværende Leder, Direktør H. P. Christensen, som med enestaaende Dygtighed har ført Værftet fremad og i hvis Regeringstid mægtige Udvidelser er foretaget. I en Række af Aar har Selskabet haft stærk Tilknnytning til Det Forenede Dampskibs Selskab, hvis Chef, Direktør A. O. Andersen er Selskabets Formand. Dette Samarbejde mellem Værftet og vort største Rederi har været yderst lykkeligt for Værftet — en Række af stolte Skibe, det sidste Skrig i *cargo liners*, er blevet leveret til Forenede's nationale Rute til England og til Ruten København-Færøerne-Island. Ogsaa udenlandske Selskaber har benyttet sig af Værftets og dets Leders Kunnen og Viden — det norske Pragtskib, »Venus«, ogsaa kaldet »Nordsøens Dronning«, blev som bekendt bygget i Helsingør. I Øjeblikket har den polske Stat to Skibe under Bygning deroppe. Det er en smuk Kompliment af Polen til dansk Skibsbygningskunst, at den nye store Republik har ladet sine sidste fire Skibe bygge paa danske Værfter. Flere følger sagtens efter, for Polen er glad for at vise Gengæld for vore store Kulindkøb. Handelssamkvemmet staar jo Verden over i Vekselvirkningens Tegn.

For Helsingør er Skibsværftet noget af en Livsbetingelse. Dets Oprettelse har været meget af en Erstatning for Sundtoldens Ophævelse, der med et Slag reducerede Helsingørs pulserende Handelsliv til en drømmende Tornerose-Tilværelse. Det blev Nitternes Hammerslag, der igen vakte den skønne Sundby til Liv og Daad.

**DE GAMLE SKIBE GAAR BILLIGT** Norges Handels- og Sjøfartstidende fortæller, at den danske Damper »Fulton« i disse Dage

er blevet solgt til Grækerne for 800 Kroner.

Dette passer nu ikke helt. »Fulton« er blevet solgt for godt 6000 Kroner — hvad der dog er nogen Forskel, selv om Prisen ikke ligger stort over Ophugningsværdien. »Fulton« er en gammel Svend. Den blev bygget i Newcastle i 1876 og har tilhørt en Række Rederier og har sejlet under mange Navne. Saa sent som i 1926 blev den solgt for 60,000 Kroner.

De sidste to Aar af dens aktive Tilværelse tilbragtes paa Fiskeri under Island. Nu har den ligget op nogen Tid i Svendborg og gaar nu til Danzig for de nødvendige Reparationer og derfra til Piræus, hvor det skal gaa i Kystfart.

I og for sig er det ganske meningsløst, at der vedblivende lappes og flækkes paa disse gamle Skibe, der forlængst er udtjent og burde hugges op snarest mulig.

**FORBAVSENDE BILLIGE PRISER PAA SKIBE** Det er ikke alene de gamle, udtjente Skibe, der gaar billigt. De sidste engelske Skibssalgslister er ikke opmuntrende, undtagen

for dem, der ønsker at købe gode Skibe billigt. Antagelig er det Bankerne, der tvinger disse billige Salg igennem — men en mere kortsynet Politik skal man lede længe efter at finde. Bankpolitikken synes kun at være dikteret af det ene — at skaffe likvide Midler til Veje. At den slaar Benene væk under det Erhverv, hvis Interesser Bankerne i de gode Tider siger at tjene, er indlysende. En international Lovgivning til Forhindring af Tvangssalg af Skibe under deres virkelige Værdi synes paakrævet. I Tyskland har man forlængst ad Lovens Vej sat en Stopper for den Art samfundsskadelige Tvangssalg. Herhjemme har vore nyere Skibe endnu undgaet den Skæbne at blive tvangs-solgt. Men mon der alligevel ikke var Anledning til at sikre Erhvervet mod en saadan Eventualitet ved Lovgivning efter tysk Mønster?

## FORVENTET GODSTRAFIK OVER RUSSISKE HAVNE

Ifølge en i de russiske Blade offentliggjort Meddelelse har Kollegiet for Folkekommisariatet for Sø- og Flodtransport (Narkomvod) bekræftet den for 1932 opstillede Plan over forventet Godstrafik i Sovjetunionens Havne, ialt omfattende 68,252,000 Tons, hvilket er 41 pCt. mere end i 1931. Tallet specificeres som følger:

	Tons
Lille Cabotage .....	36,118,000
Stor Cabotage .....	1,258,000
Eksport og Import .....	30,879,000

og Trafikken paa de forskellige Havne fordeles paa nedenstaaende Maade:

	Tons
Sortehavshavne .....	22,784,000
Kaspiske Havne .....	22,700,000
Asovske Havne .....	6,810,000
Stille Ocean Havne .....	6,500,000
Østersøhavne .....	5,987,000
Nordlige Ishavshavne .....	3,571,000

hvoraf:

Baku .....	9,200,000
Astrachan .....	8,900,000
Leningrad .....	5,200,000
Batum .....	5,000,000
Odessa .....	4,100,000
Vladivostok .....	4,100,000
Mariupol .....	4,000,000
Nikolaev .....	2,900,000
Novorossisk .....	3,800,000
Tuapse .....	2,200,000
Archangelsk .....	2,400,000

Passagertrafikken forventes at ville omfatte 3,411,000 Personer.

Af Godstrafikken skal 21,177,000 Tons besørgeres paa 512 sovjetiske Skibe med en Lastevne af 889,351 Tons. I denne Flaade vil en Række Nybygninger fra Værftet i Leningrad, Nikolaev, Sevastopol og Odessa indgaa.

Desuden forudser Planen omfattende Uddybningsarbejder, særlig i Rostov og Mariupol, samt Udvidelser af de mekaniske Anlæg i Havnene til Brug ved Lastning og Losning af Skibene.

## SVENDBORG SKIBSVÆRFT

### STABELAFLØBNING OG ET JUBILÆUM

Den 10. Marts løber af Stabelen fra Svendborg Skibsværft den nye Rutebaad til Sydfyens Dampskibsselskab. Det er et Motorskib med mange Finesser og i det hele taget det udmærkede Værft til Ære.

Den 15. Marts har Værftet, eller rettere Værftets fortræffelige Leder, Direktør J. Fisker Andersen 25 Aars Jubilæum som Skibsbygger. Med Rette vil han denne Dag blive fejret i Svendborg. Han har været Byen en god Mand. Takket være hans fremragende Dygtighed har Svendborgværftet stadig haft Skibe paa Beddingerne og forhaabentlig vil det vedblive dermed. Nogen bedre Jubilæumsgave end Bygningen af den nye Kalundborg-Aarhus Damper, som Værftet har givet Tilbud paa, ønsker han sig ikke. Han og hans Værft fortjener denne Opmuntring. Statsbanerne kender Kvaliteten af Værftets Arbejde fra de mange Reparationer, det i Aarenes Løb har udført paa Statens Færger og andet Materiel.

## „DANSK SØFARTS TIDENDE“S FRAGTBERETNING

København, den 1. Marts 1932.

Flere af de vigtigste oversøiske Markeder — med La Plata i Spidsen — er forholdsvis og efter Omstændighederne godt repræsenteret med nogle forbedrede Rater. Det hjemgaaende La Plata Marked er og bliver det mest vægtige Marked, og allerede nu er der udskibet ca. 1/2 Million tons mere end paa samme Tidspunkt ifjor. Prompt Tonnage er særdeles efterspurgt — baade fra La Plata og Australien — til Rater, som ligger omkring 6d. à 1/- højere end i forrige Uge, og saafremt Efterspørgselen fra Pacific, Donau og Sortehavet, Cuba og Montreal bliver endnu mere fremherskende end Tilfældet er idag, bør der med god Grund kunne regnes med Opgange over hele Linien.

Det udgaaende Kulmarked til Middelhavet — særlig

for større Baade til østlige Havne — tegner ogsaa bedre, og naar Befragtningen fra Østersøen og Hvidehavet paabegyndes, maa der uvægerlig komme en bedre Tone over hele Fragtmarkedet.

### TRÆLASTMARKEDET

Sandsynligvis vil Russerne komme i Markedet en af de allerførste Dage, og det forlyder, at London-Mæglere allerede nu har mange Baade, som venter paa Forretning. Det bliver spændende at se, hvilke Ideer disse Befragtere har iaar m. H. t. Fragt og Betingelser, og forhaabentlig vil Rederne „go easy“. — For prompt og F.O.W. Lastning rapporteres sluttet fra Østersøen:

750 Fv. Åbo/Cardiff/Newport 37/-. 800 Std. Kotka/La Rochelle, F.F. 170, Juni/Juli. 400 Std. Trångsund/Antwerpen, Maj, Belgas 43 1/2. 650 Std. Åbo/London noteres i 31/- Juni, og 460 Std. Trångsund/Amsterdam Hfl. 16/17, Juni.

Canada. Noteringerne varierer mellem 52/6 og 57/6. En 800 Std. Baad har faaet 55/- fra Parrsboro til W.B.E.I. April.

### KUL, KOKS etc.

Det er stadig smaal med Laster fra Danzig. Fra East coast til Rønne noteres 5/3 for 11/1,300 T., Wear/Mariager er sluttet til 4/9 1,700 T., E.C./Nyborg 4/6 2,400 T., B. Island/Aarhus 4/6 2,700 T., Hull/Immingham-København noterer 3/10 1/2 for 3/3,500 T., 1,200 Losning, 4/- hvis 1,000 T. Losning,

## IGEN EN STIGNING

Medlemmer af Dansk Dumpskebsrederiforening havde i Tirsdags alt i alt 117 Skibe paa 247,754 Tons Brutto, 385,183 Tons Dødvægt. Altsaa igen en Stigning.

Der er desuden oplagt ca. 30,000 Tons anden Tonnage tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke medregnet den oplagte Sejskibstonnage.

# DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS RESPONSA

## Responsum Nr. 63.

For et Rederi har vi en Retssag, der drejer sig om Beskadigelse af Bomuldsfrøkager, som i Efteraarsmaanederne er ført i Damper fra Golfhavne til Skandinavien. I samme Lastrum som Bomuldsfrøkagerne var stuvet blev der transporteret Retortkul (Petroleumskoks). Bomuldsfrøkagerne var stuvet i Sække oven paa hinanden med Retortkullene i Bunden, og Separationen mellem de to Partier var foretaget yderst omhyggeligt og paa den Maade, at der først tværskibs er lagt et Lag af 1" Brædder, dernæst et Lag Brædder langskibs tæt sammen og derover igen et Lag tykt Papir over det hele, samt, inden Sækkene var stuvet ovenpaa, yderligere lagt et Lag Strø tværskibs af 1" Brædder.

Ved Losningen viste det sig, at Bomuldsfrøkagerne var beskadiget af Fugtighed, og Spørgsmaalet er nu,

### FRAGTBÆRETNINGEN fortsat

men Lasterne har nu været i Markedet i længere Tid, og det maa vel gaa op for Befragterne, at der er en Grænse for, hvor meget Rederne er villige til at sætte til i denne Fart.

### MIDDELHAVET

For Baade paa 5,000 T. og derover er Markedet fastere med Rateforbedringer paa 3d. à 6d. Østkyst/Genoa noterer 6/6 any size, Pt. Said 6/9, 6,000 T., Alexandria betalte 6/11 for 6,600 T., Wales/Genoa 6/6 6/9 4/6,000 T., 7/- 3/3,500 T. Det hjemgaaende Marked fra det vestlige Middelhav er desværre helt uforandret. Frugt fra Spanien noteres i smaa 20/- for 100,000 cbf., Jordnødder: Gambia/Kontinentet ca. 23/-, Alexandria/Hull 9/6d. Sortehavet har taget et Par Marts Baade til 11/-, og Donau betaler ca. 15/- B/H, 17/- 17/3d. Skandinavien for Baade paa 516,000 T. Marts/April.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Sukker fra Cuba og San Domingo betaler stadig nogenlunde Raler; en 4,700 Tonner pr. Marts fik 15/3d., 6,500 Tonner ppt. 14/9d., 6,300 T. April 14/6d., Option Göteborg 15/9, alt fra Cuba, og San Domingo/Marseille 6,500 T. 14/6, 3,500 T. U.K. 15/6d. Noteringerne fra Montreal er uforandret, uden nye Afslutninger. Oliekager Gulfen-Danmark \$4 for ppt. 4,000 T., Korn Staterne/Brasilien 14/- pr. Marts.

Vancouver/U.K. Kont. opererer i parcels paa Basis af 23/6d. 23/9d. April.

### SYDAMERIKA

Som allerede nævnt er der til Dato udskibet ca. 1/2 Million T. mere Korn end paa samme Tid ifjor, og Befragtingen fortsætter heldigvis i stor Maalestok. Raterne er endnu noget forbedrede for meget prompt Lastning, hvorimod Marts/April noteres uforandret. Prompt 5,500 Tonner er betalt med 20/-, 6/7,000 T. 18/3 19/-, Basis San Lorenzo/U.K. Kont.; B. Aires/p.p. U.K. A/H 17/9d. 8,200 T. Marts. B. Blanca/A-R 16/6 17/- 8/10,000 T. Marts, og 7,300 T. A/H. 18/3, 1/10 Marts.

Chile har intel til Europa. Peru/Marseille noterer 21/-, 6/7,000 T. Sukker.

hvorvidt denne Fugtighed kan stamme fra Petroleumskoksene eller er opstaaet paa anden Maade, eventuelt fra den i Oliekagerne selv værende Fugtighed.

Det skal bemærkes, at Retortkullene ved Indladningen absolut var fuldkommen tørre og udluftede, og at de ikke paa nogen Maade har udsendt Lugt hverken i den Tilstand, hvori de var ved Indladningen, eller senere, hvis de f. Eks. skulde være blevet opvarmet, og der har heller ikke været konstateret nogen Lugt ved Oliekagerne ved Losningen, hverken under Losningen eller efter denne.

Ved Losningen af heromhandlede Varer fandtes Separationen at være fuldstændig ubeskadiget.

### Svar.

Ved Skrivelse af 13 ds. har De udbedt Dem en Udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening om, hvorvidt en Fugtighedsbeskadigelse paa et Parti Bomuldsfrøkager, der i Efteraarsmaanederne blev transporteret fra Golfhavne til Skandinavien i samme Lastrum som et Parti Retortkul (Petroleumskoks) kan antages at have hidrørt fra disse Kul eller er opstaaet paa anden Maade.

Saaledes foranlediget skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at efter det af Dem oplyste om de paagældende Kuls Tilstand ved Indladningen og om den foretagne Separation mellem de to Varepartier, skulde Fugtigheden, som har beskadiget Bomuldsfrøkagerne, ikke kunne hidrøre fra Retortkullene.

## STATSUNDERSTØTTELSE TIL SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

Scandinavlan Shipping Gazette's Korrespondent i Paris erfarer, at det Internationale Handelskammers Søtransport Komite holder Møde den 10. Marts og har flere for Skibsfarten vigtige Spørgsmaal til Drøftelse.

Hovedinteressen samler sig om Dobbeltproblemet: Statsunderstøttelse til Skibsfart og Skibsbygning.

### ØSTEN

Østens Markeder udvikles i Redernes Disfavor. Parcels fra Vladivostock guar til 21/3d. 24/-, Dalney 20/-. Indien har saa godt som intel. Birma/A-H. betalte sidst 26/6, Marts. Australien er det eneste Marked, hvor der er nogen Bevægelse, og Roterne er stigende for prompt Tonnage. Sydlandet til Europa betales med 30/8 31/-. Fra Vestlandet fik 7,500 T. April 30/-; 8,500 T. fra Freemantle 28/-.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 4,850 T. 60 c. 3,250 T. 80 c. 2,400 T. 90 c. 2,100 T. \$1. 3,000 T. 1.22 1/2 5/7 Mdr. kanadisk Fart. Trip over: 5,000 T. Lev. N. York 90 c. 4,800 T. Lev. St. John N.B. 80 c. Pacific: 4,350 m/v 3/4 Mdr. Lev. Galveston/Tilbagelev. U.S.N.H. eller U.K. Kont. 5/-. Tank: 10,450 T. 12 Mdr. 3/9, Lev. Gulfen.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### SKIBSFARTENS TVILLINGSØSTER

Søforsikringen har desværre givet et Underskud.... Smertensbarnet er stadig Søforsikringen, som løber parallelt med Skibsfarten. For Skandinavien var Resultatet tilfredsstillende, men for Verdensforretningen gør Depressionen sig stærkt gældende.

Fra Assurandør-Societetets Aarsberetning.

### DE ENGELSKE FAGFORENINGER OG KÆMPE-CUNARDERN

Tal, der viste Virkningerne paa Skibsbygningsindustrien af, at man var ophørt med Arbejdet paa den nye Cunard Kæmpeliner, blev opgivet ved et Møde forleden i New York, der afholdtes af de forskellige Fagforeninger indenfor Skibsbygningsindustrien. Det blev oplyst, at Arbejdsstandsningen, direkte og indirekte, havde ramt 10,500 Medlemmer. Det Beløb, der udbetales i Arbejdsløshedsunderstøttelse, androg £14,000 om Ugen; til arbejdsløse var hidtil blevet betalt £100,000 paa denne Maade. I de sidste tre Maaneder, der arbejdedes paa Messrs. Johan Brown and Co.s Værft — hvor Kæmpedampere byggedes — tilvejebragtes herved over Halvdelen af den Arbejdsløsheden, der udbetaltes i Clyde Distriktet.

Med Hensyn til Beskæftigelsesmulighederne i Skibsbygningsindustrien som Helhed blev det oplyst, at i December 1931 var der gennemsnitlig 60.2 Procent arbejdsløse, maalt i Forhold til et reduceret Antal beskæftigede i Branchen. Arbejdsløsheden beløb sig til 72.9 Procent i September mod 23.2 Procent for alle andre Industrigræne. Værfterne havde modtaget Ordre paa tilsammen knap 250,000 Tons Nybygninger, eller kun en Syvendedel af de Ordre, der placeredes i 1929.

Ved Mødet vedtog man en Resolution gaaende ud paa en Genoptagelse af Forhandlingerne mellem Regeringen og Cunard Linien, i det Haab, at Arbejdet snarligt vilde blive genoptaget for at raade Bod paa den akutte Nød og Fattigdom, der findes indenfor Skibsbygningsindustrien.

*The Times.*

### SKUFFEDE FORVENTNINGER

Den med det tilstundende Foraars ventede Sæson-Opgang i Salg udeblev i Februar, og Maaneden blev en ny Periode af sløj Handel og Skuffelser for de større Industrier.

*National City Bank of New York.*

### KRIGSASSURANCE

Kære Hr. Redaktør!

Da et anseligt Antal norske Dampere opererer i asiatiske Farvande, forbavser det mig slet ikke, at en Del londonske Assurandører har tilbudt at assurere dem mod Krigsskade. Jeg finder det derfor tilraadeligt at henlede Assurandørernes Opmærksomhed paa, at de norske Krigsassurancebetingelser er hetydelig haardere for Assurandørerne end dem, der findes i f. c. og s.-Klausulen i de engelske Policer.

I Søassuranceloven af 1930 defineres Risikoen »mod Krig alene» paa følgende Maade:

»Assurandøren hæfter for Krigsskade. Assurancen dækker ogsaa anden Skade — f. Eks. den, der forholdes ved Kollision, Stranding og anden Vis til Søs — som Følge af Krigsfare».

Det er ogsaa muligt, at Særloven i Sektion 42 kommer

### Skibstrafikken paa Gdynias Havn i Januar Maaned 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at man har modtaget Statistikken over Skibstrafikken paa Gdynias Havn i Januar Maaned 1932.

Der er ifølge denne Statistik indgaaet 220 Skibe med 206,871 N.R.T. mod 265 Skibe med 214,783 N.R.T. i December 1931. Af den indgaaede Tonnage indgik 179 Skibe i Ballast, medens 23 Skibe udgik i Ballast. Det vil bemærkes, at der lige siden Oktober Maaned har fundet en Nedgang i Tonnagen paa Havnen Sted, Tonnagen for Oktober udgjorde saaledes 316 Skibe med 262,725 N.R.T. Den indgaaede danske Tonnage androg 28 Skibe med 28,337 N.R.T. mod 26 Skibe med 23,144. Danmarks Tonnage er herefter gaaet fremad, medens samtlige andre Nationer viser Tilbagegang; herved er Danmark blevet Nr. 3 i Rækken efter Sverige med 76 Skibe med 53,651 N.R.T. som Nr. 1, Polen med 27 Skibe med 29,073 N.R.T. som Nr. 2.

til Anvendelse. Den sikrer mod »Tab voldt ved, at de Forholdsregler, som træffes af Myndighederne i et neutralt eller krigsførende Land som Følge af Krigssituationen, hæmmer Rederen i, eller endog midlertidigt helt berøver ham, hans frie Disponering over Skib og Ladning, som f. Eks. Tab af Indtægter og Ejendom eller Udgifter forvoldt ved Skibets Opbringelse, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse, Import- og Eksportforbud og deslige».

Der sker ingen Skade ved, at Assurandørerne, og navnlig de Assurandører, der ikke tilhører den egentlige Søassurancebranche, gøres opmærksomme paa den Risiko, de løber, thi jeg har bragt i Erfaring, at en hel Del af Krigsrisikoen ved Skibsladninger er blevet overtaget af »Ikke-Søassurandører».

»Luline Bell« i *Fairplay*.

### »VENUS«

I Bergenskes Aarsberetning oplyses det om det nye Motorskib »Venus«, at Farlen under daglig Gang i Søen har været omkring 19.25, enkelte Ture 20 Knob. Efter Kontrakten skulde den være 19. Gennemsnitlig — 146 enkelte Ture — fra Maj 1931 til Januar 1932 er 18.93 Knob fra Land til Land, da er medtaget absolut alle Ture. Skibet har saaledes holdt Ruten helt tilfredsstillende og har hævdet sig som et udmærket Passagerskib i Nordsøfarten.

*Norges Handels- og Sjøfartstidende.*

## ENGELSKE REFORMER

Mange Redere har foretrukket at tage deres Bunker Kul i kontinentale Havne i Stedet for paa Humberen eller Tynen. Scandinavian Shipping Gazette's engelske Korrespondent erfarer nu, at som Følge af de Forhandlinger, der fornylig blev ført i Hull og Newcastle med Delegerede fra Baltic og International Maritime Conference, vil Prisen paa Bunker Kul i Fremtiden inkludere alle Omkostninger undtagen *trimming* og Bugserbaad-Assistance. Dette er en meget velkommen Reform — hidtil var det praktisk talt umuligt at kalkulere de *overhead charges*, der løb paa.

Ligeledes har Tyne Autoriteterne besluttet at nedsætte Havnetaksterne betydeligt for Skibe, der kun henter Bunker-Kul.

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

### Dansk-Fransk

Bestyrelsen for A/S. Det dansk-franske Dampskibsselskab meddeler, at Driftsoverskudet for 1931 udgør 307,743 Kr. Efter Afholdelse af Renteudgift 138,257 Kr. samt Honorar til de Kommitterede, Administration og Revision, bliver der et Restoverskud af 87,101 Kr., som i Forbindelse med et Beløb af 112,899 Kr. fra Reserve- og Amortisationsfondens Konto foreslaas anvendt til Afskrivninger paa Skibene med i alt 200,000 Kr.

»Dansk-Fransk« gav heller intel Udbytte i Fjor, men for 1929 derimod 7 pCt. I Fjor var der et Driftsunderskud paa 36,634 Kr.

### Dampskibsselskabet »Pacific«

Dampskibsselskabet »Pacific« giver 5 pCt. Udbytte. Af det udsendte Regnskab fremgaar det, at Bruttofragten i 1931 har andraget 1,475,826 Kr., hvilket er lidt mere end foregaaende Aar, da Bruttofragten var 1,381,418 Kr. Skibsudgifterne er for 1931 ca. 1,377,000 Kr., godt 200,000 Kr. mere end Aaret forud, Driftsoverskudet er for 1931 Kr. 107,824.16 mod Kr. 260,169.38 og Nettooverskudet Kr. 36,562.99 mod Kr. 194,210.88 Aaret forud, da Aktionærerne fik 15 pCt. Udbytte.

Selskabets fem Skibe paa 11,150 Tons Dødvægt staar bogført til ca. 2.3 Mill. Kr., efter at der i 1931 er afskrevet 251,000 Kr. Endvidere er der afskrevet Kurstab paa Værdipapirer med 108,045 Kr. paa Reserve- og Klassifikationsfond, der derefter andrager 1,238,402 Kr. overfor Aktiekapitalens 600,000 Kr.

## VAREOMSÆTNINGEN OVER GDYNIA'S HAVN I AARET 1931

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at man har modtaget en Statistik over Vareomsætningen over Gdynias Havn for Aaret 1931. Vareomsætningen er — som i de over Danzigs Havn fremsendte Statistikker — inddelt i 10 Grupper, den omfatter Ind- og Udførslen, men uden Værdiangivelse.

Det fremgaar af nedenstaaende Opstilling, at den samlede Vægtindførsel i 1931 andrager 558,548.5 T. mod ca. 504,000 T. i 1930. Den samlede Udførsel udgjorde 4,741,564.5 T. mod ca. 3,122,000 T. i 1930.

	INDFØRSEL:	UDFØRSEL:
1. Levnedsmidler .....	85,466.4 T.	252,483.7 T.
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf.....	85,037.4 »	2,432.7 »
3. Træ og Trævarer .....	2,617.9 »	27,644.3 »
4. Bygningsmateriale og kemiske Frembringelser deraf.....	2,169.9 »	1,251.5 »
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf.....	1,952.8 »	4,383,589.4 »
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	5,331.4 »	41,879.9 »
7. Erts, Metal og Metalvarer .....	366,721.8 »	27,004.1 »
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser .....	1,011.2 »	1,989.0 »
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	6,776.9 »	3,009.5 »
10. Beklædning, Galanterivarer .....	562.8 »	280.4 »
Ialt.....	558,548.5 T.	4,741,564.5 T.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2.7—5.8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredder har 7.5 m og i Fyrlinlen 7.8 m. I Dokhavnen 6.0 m og paa Slusetærskelen 5.6 m, i østre Forhavn 4.7—7.0 m, i søndre Forhavn 7.0 m, i Trafikhavnen 7.6—8.8 m, i Fiskerhavnen 5.7 m. Flodskiftet er ca. 1.3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjstønder og flere Fyrlinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ilgger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed, Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kaler. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kalen. Specielle Bassiner for Hyttelade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7.5—9.5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8.1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7.5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6.9 m, i Gasværkshavnen af 6.2 m. Ved Enghave Brygge 6.3 m, ved Teglværkshavnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5.6—7.5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Selfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syre eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1.75—2.50 pr. Ton. Losning og Læsning. I Frihavnen besørger Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### FAABORG

Indsejlslobet 6.3 m. I Yderhavnen 6.3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Midre 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 al 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 Selfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakter af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løbende 10 Tons. Privat Kran løbende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6.3 til 7.8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1.50 à 1.75 Kr.; paa Reden 4.00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Blergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kaler. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7.5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5.5—7.5 m Vand). Bolværk indtil 2.75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, 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 Fartøjer betales det halve. Værafgift: Moderat. Bugsering uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt 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. Køihalingsplads. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlslobet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3.5 m. Ved Bolværk 4.5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejskibe med Hjælpskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slang benyttes. Losnings- og Læsningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## PERSONALIA

## Burmeister &amp; Wain's Propagandachef,

Korrespondent F. M. Østerbye, Burmeister & Wain's dygtige og afholdte Propagandachef, fejrede i Tirsdags 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Verdensfirmaet.

## Dødsfald

Efter længere Tids Sygeleje er Kaptajn Jens S. Hansen, Sønderho, 22. Februar afgaaet ved Døden i sit Hjem henved 70 Aar gammel. Afdøde var født 15. Marts 1862 i Sønderho, og med Jens S. Hansen er aller en af de gamle Fanøskippere gaaet bort, der ligesom har været om det gamle traditionelle. Han tog sin Styrmands-eksamen i Sønderho, der paa hin Tid fostrede saa mange Sømend, at den havde sin egen Navigations-skole, og han fik, efter at have sejlet en Del Aar med adskillige Dampskibe og Sejlskibe, en Skonnert at føre for den svenske Konsul Rundgren i brasiliansk Kystfart. Efter nogle Aars Forløb forliste Skibet derude, og Kaptajn Hansen slog sig derefter ned i sin Hjemby Sønderho, hvor han snart fik Beskæftigelse, idet han fik Ansættelse ved Sønderho Redningsvæsen 1899, hvorfra han tog sin Afsked i Efteraaret 1925. I den Tid havde han været med til 9 Redningsforsøg, hvorved der ialt blev reddet 72 Menneskliv, saaledes var han ogsaa med ved Redningen af en Del af Besætningen fra den tyske Dampner »Schlei«, den 31. August 1908 og fik ligesom det øvrige Redningsmandskab tilkendt »Kroneorden« fra den tyske Regering. Hansen fik gennem Aarene tildelt ikke saa faa offentlige Hverv, var saaledes i en Aarrække Medlem af Sønderho Sogneraad, Vurderingsmand, Revisor m. m. Den ellers saa interesserede og kvikke Mand blev for nogle Maaneder siden angrebet af en Hjertesygdom, der nu endte med Døden og hans trofaste, opofrende Hustru sidder nu alene tilbage i det gamle, hyggelige Hjem i Sønderho.

## Jubilæum

Kapt. Chr. Nielsen, R. af D., som for Tiden er Fører af m.s. »Esbjerg« paa Esbjerg-Parkeston Ruten, fejrer den 1. Marts 25 Aars Førerjubilæum i D.F.D.S.

## Maskinmester Alex Brandt

Den 17. Februar afgik Generalsekretæren for den internationale Sammenslutning af Skibsofficerer (A.I.O.M.), Maskinmester Alex Brandt, ved Døden efter et Par Aars lillagende Sygdom.

Maskinmester Alex Brandt blev født i Antwerpen den 17. Januar 1874 og begyndte sin Virksomhed som Maskinmester i 1892. Fra 1892 til 1905 var han ansat som Maskinmester i Tankskibe i Fart mellem Antwerpen, Nord Amerika og Sortehavet og blev i 1905 1. Maskinmester i det belgiske Dampskibsselskab A. Deppe i Fart paa Sydamerika.

Efter Krigen arbejdede Brandt energisk paa Sammenslutning af de belgiske Skibsofficerer og dannede sammen med nogle faa Navigatorer og Maskinmestre den nuværende Forening af Skibsofficerer i Belgien (Union des Officiers de la Marine Marchande Belge), der som bekendt er sammensat af saavel Navigatorer som Maskinmestre. Da Brandt var den, der havde lagt det vægtigste Arbejde i Dannelsen af nævnte Forening, blev han straks valgt til Sekretær og Forretningsfører. Saa snart den nationale Forening var dannet, kastede Brandt sig med stor Energi over Arbejdet for Dannelse af en international Sammenslutning af Handelsmarinens Officerer, og hans Arbejde kronedes med Held, idet den nuværende A.I.O.M. væsentligst som Følge af hans forberedende Arbejde blev dannet i Paris i Juni 1925. Brandt blev straks valgt til Generalsekretær for Sammenslutningen, der som bekendt har Hovedsæde i Antwerpen.

Alex Brandt var en meget dygtig Organisator og gik op i Arbejdet for sine Standsfællers Kaar med al sin Energi og den store Arbejdsevne, han raadede over, og det er utvivlsomt, at hans Død i den forholdsvis tidlige Alder skyldes, at han bogstavelig sled sig op i Arbejdet for saavel den nationale Forening, han tilhørte, som i Arbejdet for at samle Skibsofficererne internationalt, skriver »Maskinmesteren«.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Udførslen af polske Kul over Gdynias Havn i Januar Maaned 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der i Januar Maaned ifølge en fra Havneforvaltningen i Gdynia modtaget Statistik er eksporteret 329,532.3 T. Kul over Gdynias Havn, deraf til Danmark 73,664 T. mod 390,905.2 T., deraf til Danmark 45,226.5 T. i December Maaned 1931. Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Algier .....	6,413.5
Belgien .....	6,655
Danmark .....	73,664
Estland .....	4,091
Finland .....	11,498
Holland .....	20,035.5
Lithauen .....	6,686
Lettland .....	10,804
Norge .....	61,958
Sverige .....	127,727.3

329,532.3

## D. S. B.

D.S.B.s Skibsmaskinofficersforening afholder sin ordinære Generalforsamling paa Klubhotellet i Korsør Tirsdag den 15. Marts Kl. 11.

## Vellykket Prøvetur med »Henry Desprez«

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Tirsdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet »Henry-Desprez«, Værftets Byggenummer 595, bygget for Regning Compagnie Auxiliaire de Navigation, Paris.

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

148.0 m × 19.8 m × 11.15 m, og Bæreevnen er ca. 13,600 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 5,600 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet.

## Esbjerg Bombebøsse

afholdt Fredag Generalforsamling. Da Formanden, Konsul D. Lauritzen var forhindret i at komme til Stede, ledede Næstformanden, Toldkontrollør Loch-Madsen Generalforsamlingen. Kassereren, Kapt. P. Lorentzen oplæste derefter Regnskabet for afvigte Aar, det balance-rede med 4,428 Kr. og godkendtes. Det oplyste, at der ved Juletid er udbetalt 2,020 Kr. i 50 Portioner. Til Bestyrelse genvalgte Kontorchef, Konsul R. I. Larsen og Kaptajn P. Larsen. Til Revisor valgtes Kaptajn Jørgensen.

## En Model til fuldrigget Orlogsfregat

Et smukt Stykke Hjemmearbejde er i disse Dage fuldført af Kaptajn P. A. Pedersen, Nordby paa Fanø, idet

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. 3. 1932

LONDON .....	18,16	MADRID .....	40,35
NEWYORK .....	523,50	AMSTERDAM .....	211,00
BERLIN .....	124,65	STOCKHOLM .....	100,50
PARIS .....	20,70	OSLO .....	98,70
ANTWERPEN .....	72,85	HELSINGFORS .....	8,20
ZÜRICH .....	101,50	PRAG .....	15,60
ROM .....	27,30		

DET BEDSTE OG BILLIGSTE INDKØBSSTED

**BESØG PRAGER-MESSEN**

Fra 13.—20. Marts.

3000  
UDSTILLERE

Oplysninger og Legitimationer faas hos det czekoslovakiske Gesandtskab i København og det czekoslovakiske Konsulat i Aarhus.

han har forfærdiget en fuldrigget Orlogsfregat, bestilt af Enkefru Hulda Østergaard og som Fruen agter at skænke til Hoven Kirke ved Ølgod. Det er et fint Stykke Arbejde, smukt og akkurat udført, hvert Sejl og Tov har sin rette Plads, og der er ingen Tvivl om, at det nydelige Miniatureskib vil blive en Pryd i Hoven Kirke.

#### Hurtig Engelsk rejse

s.s. »Knud Villemoes, tilhørende Konsul V., Esbjerg, afsejlede Torsdag 18. Februar Kl. 2.30 Morgen fra Esbjerg, ank. til Seaham Harbour Fredag Efterm. Kl. 3, afg. igen derfra med fuld Ladning Kul Kl. 1 Natten mellem Fredag og Lørdag og Ank. til Esbjerg Mandag den 22. Morgen Kl. 2.30 — med andre Ord hele Turen har kun taget nøjagtig 4 Døgn. s.s. »Knud Villemoes« laster 2,200 Tons.

#### Og saa til Søs —

En ung dansk Dame, Frk. *Emilie Daude*, blev sidste Uge under dramatiske Omstændigheder viet til den norske Kaptajn *Danielsen*, der forer den norske Dampet »Adoor«. Vielsen foregik, ifølge »Daily Herald«, udenfor Søterritoriet i Bristol-Kanalen.

Frk. Daude blev paamønstreret som Jomfru i Rotterdam, og mellem hende og Kaptajnen kom det til Kærlighed ved første Øjekast. Da Skibet ankom til Swansea, blev den norske Pastor *Brecke* fra Cardiff tilkaldt for at vie Parret; men da ingen af dem opfyldte Betingelserne for at blive viet paa engelsk Jord, lejede en stedlig norsk Skibshandler, Lars Knutzon, en lille Kystdampet, der førte Selskabet udenfor Tremilegrænsen, hvor Vielsen skal være foretaget.

Baade Præsten og den norske Missionær Levenson fra Swansea fortalte, da de kom i Land, at de havde lovet ikke at sige et Ord til nogen om, hvad de havde oplevet, og Kaptajn *Danielsen* nægtede kategorisk at lade sig interviewe om sine private Forhold. Efter en lille Festlighed i Land rejste Fru *Danielsen* samme Aften over Esbjerg tilbage til Danmark, medens Kaptajnen samtidigt satte Kursen mod Middelhavet.

## POSITIONSLISTE

PR. 1. MARTS 1932

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Bayonne 29.2.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. King's Lynn 27.2. til Leith.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 29.2.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kambo 2.3. til B. Aires.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Livorno forv. 3.3. til Genua.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Suez 28.2. til Colombo.  
s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Norfolk 29.2.  
s.s. *Amalienborg*, Dissing-Sørensen, ank. Kbhvn. 25.2.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Balboa 27.2.  
m.s. *Annam*, Knudsen, afg. Melbourne 25.2. til Aden.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Esbjerg 15.2. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 29.2.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Portland 18.2. til Shanghai.  
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Cardiff 26.2.

m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Bunbury W. A. 28.2.  
m.s. *Australien*, Krarup, ank. Nakskov 12.2.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, København-Hamburg Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, ank. Trondheim 28.2.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 27.2. til Bordeaux.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 27.2. til Hartlepool.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. Genoa 28.2.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Boston 27.2.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, ank. San Nicolas 27.2.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Emden 18.2.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 21.2.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Castellon forv. 4.3. til Valencia.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Santiago 22.2.

### C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. San Antonio 26.2. p. R. I. Amsterdam.  
m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Aalborg 2.3. til B. Aires.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Randers 3.3. til Antwerpen.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 28.2. til Suez.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Northshields 28.2.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Cienfuegos 27.2.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. San Pedro 12.2.

### D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 3.3. til Danmark.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Kobe 29.2. til Vladivostock.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 11.3. til Newcastle.  
s.s. *Douro*, Christensen, afg. Libau 5.3. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 6.3. til Leith.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Hatteras 28.2. p. R. I. Nyborg.

### E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tanger forv. 8.3. til Ceula.  
s.s. *Elie*, Clausen, afg. Cyperen (Limasol) 28.2. til London.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Kbhvn. 23.2.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 27.2.  
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Castellon 22.2.  
s.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 23.2. til St. Thomas.

### F

s.s. *Falken*, Aggerholm, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggert, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fiona*, Væring, afg. Penang 26.2. til Madras.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 4.3. til Newcastle.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Rio 13.2. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Heysam 26.2.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Kbhvn. 26.2.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.

ROTTERDAM

LISSABON

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# KIEL

KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne. De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. San Pedro 12.2.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Galveston 29.2. til Aalborg.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Bastholm, afg. Antwerpen 4.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Christensen, afg. New York 5.3.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Grangemouth 27.2.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Manchester 27.2.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, pass. Ballon 20.2.

## H

s.s. *Hafnia*, afg. Kbhvn. 29.2.  
 s.s. *Halland*, afg. Danzig 21.2.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 5.3. til Swansea.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 29.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Newcastle 28.2.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Shanghai 20.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Istanbul 29.2. p. R. t. Antwerpen.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 25.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 29.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 13.2. til Rotterdam.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kajs, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Hongkong 26.2. til Shanghai.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Kbhvn. 29.2.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 29.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Wilmington 27.2. til New Orl.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Valencia 27.2.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 8.3. til Preston.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Danzig 25.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Hamburg 28.2. til Rotterdam.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Norfolk 28.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Castellon 27.2.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 1.3. til Gøteborg.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fredericia-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 28.2. til Gdynia.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Gibraltar 26.2. p. R. t. Genou.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Algier 27.2.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 5.3. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Rotterdam 1.3.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Aguilas 26.2.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Tenerife 20.2.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, ank. London 29.2.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen 8.3. til Casablanca.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N


s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 25.2.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Charleston S. C. 3.3.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Antwerpen 25.2.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Cardiff 26.2.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Methil 27.2.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 5.2. til Buenos Aires.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. San Pedro 21.2.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**



**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*

KØBENHAVN

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, pass. Azores 23.2. p. R. t. London.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Methil 26.2.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Azores 20.2. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 21.2. til Liverpool.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Halifax 28.2.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 1.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Habburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Odense 7.3. til Nakskov.

## S

s.s. *Samso*, Olesen, afg. Sfax 26.2. til Aberdeen.  
 s.s. *Saga*, Falk, afg. Stettin 3.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Dry Torbugas 27.2. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, ank. Kbhvn. 28.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Reval forv. 29.2. til Windau.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Hamburg 28.2.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, ank. Los Angeles 19.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Castellon 26.2.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux 26.2. til Havre.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Sagress 28.2.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag 27.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Randers 27.2. til Østnorge.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Norfolk 24.2.  
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Tacamnio 10.2.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Antwerpen 26.2. til Boness.  
 s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Kbhvn. 1.3. til Aalborg.  
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Antwerpen 1.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.2.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Odense 1.3. til Danzig.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Vladivostock 19.2.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. New York 20.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 7.3. til La Pallice.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Tonking*, Hjernum, pass. Dover 29.2.  
 s.s. *Trondhjem*, afg. Kbhvn. 1.3. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania 8.3. til Messina.  
 s.s. *Tyr*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Havana 26.2.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Fredericia 28.2.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Kenitra 28.2.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, ank. Kbhvn. 27.2., fra New York 20.2.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Buenos Aires 27.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig 2.3. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 23.2.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 29. FEBRUAR 1932

3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Jersey 24.2.  
 4m. Sk. *Helya*, Petersen, afg. Teignmouth 24.2.

3m. Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Cevitavecchia 27.2.

## 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  
 Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB  
KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

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

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

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

### Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABERNE

### „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### AIB. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsrederforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
SVANLJUNG

### A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: „Tonnage“ Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

### O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

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

### O/Y A. E. ERICKSON & Co., A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: „ERICKSON“, Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 24 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.  
Harvaluto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Strömma inner road . . . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 2. Marts 1932.

Nr. 9.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

358. Sverige S.-Kyst. Falsterborev Fyrskib ENE. Vrag forsvundet. Vragafmærkning inddraget.  
(U. f. s. Nr. 8/492. Stockholm 1932.)  
Vraget af Motorsejlskibet *Grethe*, der laa sunket paa  $55^{\circ} 19' 24''$  N.  $12^{\circ} 55' 22''$  E., er forsvundet. Den udlagte Vragprik med 1 grønt Flag er inddraget.  
(E. f. s. Nr. 50/2661 1931.)
359. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken. Fyrskib inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Västra Banken* paa c.  $60^{\circ} 54'$  N.  $17^{\circ} 56'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
360. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Finngrundsbanken Lystønde inddraget for Is.  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Lystønden *Västra Finngrundsbanken* paa c.  $60^{\circ} 59'$  N.  $18^{\circ} 03'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
361. Sverige. Bottniske Bugt. Holmsund. Indløbet E. om Bredskär. Baake flyttet.  
(U. f. s. Nr. 8/490. Stockholm 1932.)  
*Hillskär* hvide, trekantede Baake er flyttet til  $63^{\circ} 41' 06''$  N.  $20^{\circ} 20' 38''$  E. og er samtidig forsynet med et sort Bælte paa Midten. Dagmærket for Indløbet E. om *Bredskär* er nu *Hillskär* Baake overet med *Obbola* høje Skorsten (tidligere *Hillskär* Baake overet med *Obbola* lave Skorsten.)
362. Finland. Bottniske Bugt. Strömningsbådan Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/133. Helsingfors 1932.)  
*Strömningsbådan* Fyr paa c.  $62^{\circ} 59'$  N.  $20^{\circ} 45'$  E. er slukket for Vinterperioden.
363. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Sideby. Yttergrund Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/138. Helsingfors 1932.)  
Yttergrund Fyr paa c.  $61^{\circ} 59'$  N.  $21^{\circ} 18'$  E. er slukket for Vinterperioden.
364. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Räfsö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/139. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kallo* c.  $61^{\circ} 36'$  N.  $21^{\circ} 28'$  E. *Räfsö*. *Mäntyluoto övre* og *nedre*. *Mäntyluoto hamnpir*.

365. Finland. Bottniske Bugt. Råfsö Lodsudkigsstation nedlagt for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/141. Helsingfors 1932.)  
Råfsö Lodsudkigsstation er lukket for Vinterperioden.  
Råfsö Fyr: c. 61° 36' N. 21° 27' E.
366. Finland. Bottniske Bugt. Sebbskär Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/140. Helsingfors 1932.)  
Sebbskär Fyr paa c. 61° 29' N. 21° 21' E. er slukket for Vinterperioden.
367. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 5/135. Helsingfors 1932.)  
Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 26' N. 19° 12' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
368. Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 5/143. Helsingfors 1932.)  
Lys- og Klokketønden *Rödakon* paa c. 60° 05' N. 20° 59' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
369. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Helsingfors Havneomraade. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/127. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kalvholm* c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Skanslandet*. *Gustavssvärd*. *Stora Öster Svartö*. *Högholmskobben*.
370. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Helsingfors. Station for Omskiftning af Lods forandret.  
(U. f. s. Nr. 5/128. Helsingfors 1932.)  
Fra Skibsfarens Genoptagen i Foraaret 1932 bør Omskiftningen af Lods for Kysttrafikken ske ved *Gråhara* Lodsudkigsstation og ikke som hidtil ved *Vrakholmen*.  
*Gråhara*: c. 60° 06' N. 24° 59' E.
371. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Granholm Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/130. Helsingfors 1932.)  
Granholm Fyr paa c. 60° 09' N. 25° 06' E. er slukket for Vinterperioden.
372. Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Våtskär. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/129, 5/131 og 5/132. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Storhällan* c. 60° 15' N. 26° 06' E. *Hammholm*. *Vimbärsören*. *Utterholm*. *Äggskär*. *Onas*. *Hamnskär*. *Gråskär*. *Örskär*. *Stenörn*. *Flakaskär*.
373. Finland. Finske Bugt. Hogland. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/125. Helsingfors 1928.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Hoglands norra nedre* c. 60° 06' N. 26° 57' E. *Hoglands hamn*.
374. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Manniklubb Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/124. Helsingfors 1932.)  
Manniklubb Fyr paa c. 60° 15' N. 27° 01' E. er slukket for Vinterperioden.
375. Finland. Finske Bugt. Aspö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/123. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Veikari* c. 60° 16' N. 27° 14' E. *Kivikari*.
376. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer nedlagt for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 5/126. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:  
*Aspö*. *Hogland*.

- 377. Finland. Finske Bugt. Björkö-Sund. Afmærkning forandres.**  
(N. f. S. Nr. 8/502. Berlin 1932.)  
Ved Skibsfartens Genoptagelse i Foraaret 1932 vil nedennævnte Forandringer i Afmærkningen af *Björkö-Sund* finde Sted:
1. Nye Sømærker udlægges:
    - a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 15' 20''$  N.  $28^{\circ} 45' 18''$  E., tæt E. for  $8_{,5}$  m Grunden.
    - b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 16' 07''$  N.  $28^{\circ} 45' 43''$  E., tæt E. for  $8_{,2}$  m Grunden.
    - c. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 16' 40''$  N.  $28^{\circ} 44' 44''$  E., E. for *Verkkomatala* Grund.
  2. Sømærke inddrages permanent:  
Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 16' 35''$  N.  $28^{\circ} 44' 43''$  E., S. for *Verkkomatala* Grund.  
(Kort Nr. 277.)
- 378. Letland. Irben-Stræde. Michailovsk Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.**  
(N. t. M. Nr. 2/7. Riga 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Michailovsk* paa c.  $57^{\circ} 39'$  N.  $21^{\circ} 48'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
- 379. Letland. Ovisi Fyrskib inddraget for Is.**  
(N. t. M. Nr. 2/8. Riga 1932.)  
E. f. S. Nr. 5/185 1932 annulleres og erstattes med:  
Fyrskibet *Ovisi* paa c.  $57^{\circ} 39'$  N.  $21^{\circ} 36'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en Spirtønde med Kost.
- 380. Letland. Windau. Taagesignal atter i Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 2/9. Riga 1932.)  
Taagesignalet paa S.-Molen i *Windau* Havn er atter i Orden og i Virksomhed.  
c.  $57^{\circ} 24'$  N.  $21^{\circ} 31'$  E.  
(E. f. S. Nr. 2/62 1932.)
- 381. Letland. Steinort Lystønde inddraget for Is.**  
(N. t. M. Nr. 2/7. Riga 1932.)  
Lystønden *Steinort* paa c.  $56^{\circ} 52'$  N.  $21^{\circ} 00'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
- 382. Letland. Bernaten-Rev. Lys- og Klokketønde inddraget for Is.**  
(N. t. M. Nr. 2/7. Riga 1932.)  
Lys- og Klokketønden *Bernaten-Rev* paa c.  $56^{\circ} 23'$  N.  $20^{\circ} 53'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.  
(Se Tillæg.)

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

- 383. Sverige. Sundet. Kullen SSW. Vrag afmærket.**  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Vraget af Motorskonnerten *Godill* ligger sunket paa  $56^{\circ} 17' 06''$  N.  $12^{\circ} 26' 18''$  E. En grøn Vragprik med 1 grønt Flag samt en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis 40 m og 80 m WSW. for Vraget, der er helt under Vand.
- 384. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
Ved Opmaalingen den 22. Februar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $4_{,9}$  m i W.-Siden af Renden,  $6_{,8}$  m i Midten af Renden og  $6_{,3}$  m i E.-Siden af Renden. c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/142 1932.)

- 385. Danmark. Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde Havn. Dybde aftaget.**  
 Dybden i *Karrebæksminde* Yderhavn er flere Steder aftaget til 5,0 m. Den normale Dybde paa 5,8 m vil ved første givne Lejlighed blive tilvejebragt paa ny.  
*Karrebæksminde* Havn: c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 11° 38',<sub>7</sub> E.  
 (Havnelods, Side 91.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 386. Sverige. Kattegat. Torekov. Fyr midlertidig slukket.**  
 (U. f. S. Nr. 8/496. Stockholm 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er midlertidig slukket:  
*Torekov röde yltre* og *inre. Torekov gröna yltre* og *inre.* c. 56° 26' N. 12° 38' E.
- 387. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Bevøkollen. Baake ødelagt.**  
 (B. f. F. Nr. 4. Oslo 1932.)  
 Jernbaaken paa *Bevøkollen* paa c. 59° 31',<sub>11</sub> N. 10° 37',<sub>7</sub> E. er bøjet ned ved et Dampskibs Grundstødning og er antagelig under Vand ved Højvande. En midlertidig Stage vil blive udlagt.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 388. Tyskland. Elben. Lodsamperes Kaldesignal forandres.**  
 (N. f. S. Nr. 9/577. Berlin 1932.)  
 Fælleskaldesignalet for *Elben* Lodsampere DELB forandres den 1. April d. A. til DZZE.
- 389. Tyskland. Weser. Weser Fyrskib. Topbetegnelse mangler.**  
 (N. f. S. Nr. 9/644. Berlin 1932.)  
 Fyrskibet *Weser* paa c. 53° 54' N. 7° 50' E. fører for Tiden ingen Topbetegnelse.
- 390. Orkney Øerne. North Ronaldsay. Oplysning om Radiofyr.**  
 (N. t. M. Nr. 312. London 1932.)  
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/14 1932 meddeles, at Radiofyret ved *North Ronaldsay* Fyr paa c. 59° 23' N. 2° 23' W. er traadt i Virksomhed. Signalet gives uafbrudt under Taage og i usigtbart Vejr. I klart Vejr afgives Signalet 3 Gange begyndende det 1. og 29. Minut af hver Time.  
 (E. f. S. Nr. 1/14 1932. Kort Nr. 263.)

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

- 391. Frankrig. Barnouic Fyr midlertidig slukket.**  
 (A. a. N. Nr. 7/264. Paris 1932.)  
*Barnouic* Fyr paa c. 49° 02' N. 2° 48' W. er for Tiden slukket.
- 392. England S.-Kyst. Dungeness Fyr. Taagesignal forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 6. Trinity House, London 1932.)  
 Omkring den 30. April d. A. vil det nuværende Taagesignal med Sirene ved *Dungeness* Fyr paa c. 50° 55' N. 0° 59' E. blive forandret til Signal med Diafon, 3 Stød hver 2<sup>m</sup>, Stød 1¾<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 5<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 1¾<sup>s</sup>, Pause 1<sup>m</sup> 47½<sup>s</sup>.  
 Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.  
 (E. f. S. Nr. 50/2663 1931.)

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

## 393. Frankrig. Audierne. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 8/323. Paris 1932.)

1. *Trescaderc* Forfyr paa c. 48° 01' N. 4° 33' W. Synsvidden er foreget til 14 Sm.
2. *Kergaderc* Bagfyr. Synsvidden er foreget til 10 Sm.
3. *Jetée de Raoulie* Fyr paa c. 48° 01' N. 4° 32' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm for hvidt og 10 Sm for rødt Lys.

(E. f. S. Nr. 49/2623 1931.)

## 394. Frankrig. Loire Munding. Lystønde udlagt.

(A. a. l. N. Nr. 8/324. Paris 1932.)

En rød Lystønde, *Bouée de la roche NW. de la Banche*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 47° 13' N. 2° 31' W. — Tønden, der tidligere afmærkede Skæret, er inddraget.

## 395. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Kap Ann Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 7/408. Washington 1932.)

1. Kap Ann N.-lige Fyr er nedlagt.
2. Kap Ann S.-lige Fyr er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. — Hvis Gruppe-Blinkfyret kommer i Uorden tændes et hvidt, fast Fyr i det N.-lige Fyrtaarn.

c. 42° 38' N. 70° 34' W.

(E. f. S. Nr. 47/2631 1931.)

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

## 396. Mexiko. Yucatan. Isla Centoi. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 7/416. Washington 1932.)

*Isla Centoi* Fyr paa c. 21° 32' N. 86° 49' W. viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 4,5<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 37/2065 1931.)

## 397. Karaibiske Hav. Quita Sueno Bank Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 7/418. Washington 1932.)

Omkring den 1. Maj d. A. forandres *Quita Sueno Bank* Fyr paa 14° 27' (50") N. 81° 07' (00") W. til at vise hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 13<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.

## 398. Cuba N.-Kyst. Santa Lucia Bugt. Pasa Honda. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 7/419. Washington 1932.)

1. Den sorte Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, paa c. 22° 44' N. 83° 59' W. er flyttet til 22° 43' 58" N. 83° 59' 01" W.
2. Den sorte Stumtønde paa 22° 44' 15" N. 83° 59' 05" W. er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 5/238 1931.)

## 399. Grenada. Point Saline. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 338. London 1932.)

*Point Saline* hvide, faste Fyr paa c. 12° 00' N. 61° 48' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 42m. Synsviddet 17 Sm. Et 15 m højt Stentaarn.

## 400. Brasilien. Isle de Villegagnon. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 340. London 1932.)

*Isle de Villegagnon* Fyr paa c. 22° 55' S. 43° 09' W. lyser hele Horisonten rundt.

401. **Brasilien. Kap Frio. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 340. London 1932.)  
Kap *Frio* Fyr paa c. 23° 01' S. 42° 00' W. er synligt i Pejlinger fra 230° til 96°.
402. **Brasilien. Punta das Peças. Lystønde flyttet og forandret.**  
(N. t. M. Nr. 329. London 1932.)  
*Punta das Peças* Lystønde er flyttet 0,25 Sm 182° fra sin tidligere Plads til 25° 29' 53" S. 48° 17' 12" W. Samtidig er Tøndens Farve forandret fra grøn til rød.
403. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Nedre Californien. Alijos Rocks SW. Skær findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 318. London 1932.)  
Det 3 m høje Skær, der var rapporteret at ligge paa c. 24° 41' N. 116° 10' W., c. 27 Sm 233° fra *Alijos Rocks*, er forgæves eftersøgt.
404. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Reyes W. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 7/427. Washington 1932.)  
To Skær, hvorover Dybden ved Middell-Lavvande er c. 0,9 m er fundet paa 38° 59' (45") N. 123° 01' (30") W., c. 250 m W. for *Point Reyes* Fyr. Ved moderat Dønning bryder Søen paa Skærene.

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

405. **Frankrig. Port Vendres. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 317. London 1932.)  
Den røde Spidstønde paa c. 42° 31' N. 3° 07' E., 0,037 Sm 110° fra *Pointe du Fanal* Fyr, er ombyttet med en rød Lystønde, som viser grønt, fast Lys.
406. **Korsika SW.-Kyst. Iles Sanguinaires Fyr atter i Orden.**  
(A. a. N. Nr. 7/269. Paris 1932.)  
*Iles Sanguinaires* Fyr paa c. 41° 53' N. 8° 36' E. lyser atter med normal Fyr-karakter.  
(E. f. S. Nr. 45/2445 1931.)
407. **Ægæiske Hav. Christiani Islands. Eskhati Rock. Fyr uregelmæssigt.**  
(N. t. M. Nr. 331. London 1932.)  
*Eskhati Rock* Fyr paa c. 36° 13' N. 25° 15' E. lyser for Tiden uregelmæssigt.
408. **Algier. Algier Radiofyr. Bølgelængde atter normal.**  
(N. f. S. Nr. 9/599. Berlin 1932.)  
*Algier* Radiofyr paa 36° 47' 17" N. 3° 04' 15" E. benytter atter normal Bølgelængde 300 kc/s. (1000 m).  
(E. f. S. Nr. 6/259 1932.)

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

409. **Afrika E.-Kyst. Dar es Salaam. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 321. London 1932.)  
E. f. S. Nr. 51/2755 1931 annulleres og erstattes med:
1. Følgende nye Baakeledefyr er tændt:
    - a. Forfyr paa c. 6° 46' S. 39° 18' E., paa *Daphne Reefs* 2,19 Sm 139° fra N.-Spidsen af *Ras Kankadya*. Hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Merke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 3,7 m. Synsvidde: 8 Sm. Baake.
    - b. Bagfyr, 1,15 Sm 282° fra (a). Hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9,1 m. Synsvidde: 10 Sm. Baake.
  2. De tidligere to røde, faste Ledefyr tæt ved *Government Hospital* er nedlagt.  
c. 6° 49' S. 39° 18' E.

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

410. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton Island. Batu Kyang. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 314. London 1932.)

Lystønden paa c. 2° 44' S. 107° 35' E., som tidligere viste rødt Et-Blink, er forandret til at vise grønt Et-Blink. Lysperioden er uforandret.

411. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Rouse Island NE. Grund.

(N. t. M. Nr. 320. London 1932.)

En Grund med 5,5 m Vaud ligger paa c. 20° 58' N. 107° 22' E., 0,4 Sm 178° fra *Buisson Islet*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

412. Letland. Radiopejlstationer oprettet.

(N. t. M. Nr. 2/10. Riga 1932.)

Langs den *lettiske* Kyst er oprettet følgende Radiopejlstationer, der benytter Bølgelængden 375 kc/s (800 m). Stationerne, som er aabne hele Dagen, har en Rækkevidde paa c. 50 Sm.

1. *Bolderaa* Radiopejlstation — YLH — paa 57° 02' 33" N. 24° 01' 42" E. Man anmoder om Pejlinger gennem *Riga* Radiostation, Kaldesignal YLA.

2. *Ovisi* Radiopejlstation — YLG — paa 57° 34' 25",5 N. 21° 43' 09" E. Man anmoder om Pejlinger gennem *Windau* Radiostation, Kaldesignal YLC.

3. *Libau* Radiopejlstation — YLF — paa 56° 33' 51" N. 21° 00' 06" E. Man anmoder om Pejlinger gennem *Libau* Radiostation, Kaldesignal YLB.

Man anmoder om Krydspejlinger gennem *Windau* Radiostation, Kaldesignal YLC, og de vil blive givet fra *Libau* Radiopejlstation sammen med *Ovisi* Radiopejlstation.

Indtil 1. Juni 1932 er alle Pejlinger gratis og kan, om nødvendigt, udføres med Bølgelængden 500 kc/s (600 m).

Skibsførere anmodes om at gøre hyppigt Brug af Radiopejlstationerne samt at indsende Resultatet ledsaget af oplysende Bemærkninger til Postdepartementets Radioafdeling, *Riga*.

(Kort Nr. 288 og 269.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

### England:

T Supplement No. 2 to Africa Pilot. Part III.

N 2431 North America, West Coast. Alaska. — Cape Ommaney to Cross sound.

R 363 Queensland. — Keppel bay and islands.

R 1750 Australia. — Port Adelaide.

R 2202 B South Atlantic Ocean, western portion.

† 2431 Alaska. — Port Simpson to Cross sound, including the Koloschensk archipelago.



## Tillæg.

## I. Østersøen.

413. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib i Drift.

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 30' N. 18° 54' E. er gaaet i Drift med Isen.

---

## MAANEDSOVERSIGT

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

### I. Østersøen.

1931

- 44/2358 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr.* Midlertidigt Radiofyr oprettet.  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt.* Undervandshindring.

1932.

- 2/63 *Tyskland. Femersund. Vrag „Helene“.*  
2/64 *Tyskland. Kieler-Fjord. Advarsel.*  
3/90 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib* flyttes.  
5/186 *Letland. Ovisi Fyr W. Vrag „Livonia“.*  
6/230 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fiskerihavnen (Sydbassinct). Sænkekister udlagt. Midlertidig Afmærkning.*

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

1930

- 38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Stroby Singelsværk E.-lige Tovbane.* Rester af Brohoved og Mellem-piller. Advarsel.  
38/1884 *Danmark. Lille-Bælt. Barso E. Vrag „Ingeborg“* afmærket.

1931

- 35/1943 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.  
38/2136 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Uddybning og midlertidig Afmærkning.  
41/2240 *Danmark. Sundet. Kastrup Havn.* Havnearbejder. Forbuake nedlægges midlertidig og flyttes. Ledefyr midlertidig slukket. Oplysning om Afmærkning.  
50/2671 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen.* Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.

1932

- 1/7 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre.* Skydning.  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
9/383 *Sverige. Sundet. Kullen SSW. Vrag „Godild“* afmærket.  
9/384 *Danmark. Smaalands-Farvandet.* Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
9/385 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde Havn.* Dybde aftaget.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1929

- 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.

1930

- 2/77 Pkt. 3. *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
28/1409 *Danmark. Kattegat. Randers-Fjord.* Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.  
50/2418 *Danmark. Kattegat. Hjelm N. Vrag „Else“.*

1931

- 5/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby.* Afmærkning af Bro-piller til Bro under Bygning.  
26/1486 *Danmark. Limfjorden. Odde-Sund.* Ramning af Pøle. Midlertidig Fyrbelysning.  
31/1726 *Sverige. Kattegat. Morups Tånge Fyr.* Radiofyr til Forsøg.

## 1931

- 43/2329 } Danmark. Kattegat. Fornæs N. Oplysning om Vrag „Hunte“.  
 44/2365 }  
 44/2366 } Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. Fyr midlertidig slukket. Fyr flyttes midlertidigt.

## 1932

- 1/10 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.  
 7/281 Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Ledefyr.  
 8/357 Danmark. Kattegat. Odense-Fjord Anduvning. Lystønde udlægges.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1931

- 3/130 Skotland. Cromarty Firth Ankerplads. Bjergning af Vrag. Sejladsforskrifter. Advarsel.  
 17/912 Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde mod Taagesignalsignal udlægges til Forsøg.  
 43/2340 England. Humber Fyrskib W. Vrag „Lucerne“ afmærket.  
 44/2372 England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib SW. Vrag afmærket.  
 46/2473 Belgien. Wandelaar Fyrskib SE. Vrag afmærket.

## 1932

- 2/70 Nordsøen. Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
 4/166 } Danmark. Vyl Fyrskib. Oplysning om Taagesignaler. Tonehøjde for Nautofon forandres.  
 5/193 } Undervandstaagesignal bortfalder. Radiotaagesignal forandres. Dagmærke flyttes.  
 6/243 Skotland. Firth Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 7/284 England. East Goodwin Fyrskib forandres.  
 9/388 Tyskland. Elben. Lodsamperes Kaldesignal forandres.

## Island og Færøerne.

## 1931

- 8/400 Island W.-Kyst. Breidifjördr. Klofningar Fyr. Advarsel.  
 8/401 Island W.-Kyst. Breidifjördr. Króksfjardarnesill. Dybde aftaget. Advarsel.  
 31/1744 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmæ Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.  
 42/2301 Island E.-Kyst. Fáskrúðsfjördr. Hafnarnes Fyr midlertidig forandret.  
 47/2524 Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr midlertidig slukket.

## 1932

- 4/151 Færøerne. Nolsø Radiofyr. Myggenæs Radiofyr. Bølgelængder og Tonehøjde forandres.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1931

- 8/412 England. Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelsskibe og britiske Luftfartøjer i Nød.  
 48/2599 Finland. Oplysning om Isbrydernes Anvendelse.  
 49/2650 Sverige. Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32.  
 49/2651 Sverige. Karlsborg Radio. Ismeldinger.  
 49/2652 Tyskland. Bestemmelser om den tyske Istjenestes Organisation.

## 1932

- 1/19 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/20 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i danske Farvande.  
 1/21 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsøfterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/22 Danmark. Stormvarsler, Vejrmeldinger, Ismeldinger og Navigationsøfterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 1/23 Danmark. Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/25 Island. Islandske Fyr. Advarsel.  
 2/77 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.

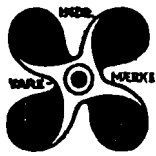


TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

# 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.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- & Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.

Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.  
Tel.-Adr. LENNART, WASA

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

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

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

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

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

## O.Y. LAINE & NORDLUND LTD. RAUMA & DISTRIKT, Finland

Skibsmæglere — Dampskibsagenter — Befragtning  
Spedition — Assurance — Tommeragenter

Agenter for: Finska Ångfartygs Aktiebolaget

Det Forenede Dampskibsselskab, København

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA

Coder: A. 1 — Scotts 96  
New Zebra — The Boe Code

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havarilagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RAFÖ & MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. TELEFON-NR.:  
„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København.

Telegr.-Adr. »MARAG«  
Telf. Central 1504.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 11

FREDAG 11. MARTS 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### FORENEDE GIVER IKKE UDBYTTE

Det er kommet de fleste som en Overraskelse, at Det Forenede Dampskibs Selskab ikke giver Udbytte for Aaret 1931.

Selv om Tiderne var usle for al internationalt Samkvem i Almindelighed og Skibsfart i Særdeleshed, vidste man jo, at det Forenede havde sikre og ikke-svigtlende Aktiver i den hjemlige Rutefart og i den ligesaa bombesikre Englandsfart, selv om Landmændene, i deres ejendommelige Form for Taknemlighed, i det sidste Aar havde faaet Taksterne paa den sidstnævnte barberet ned.

Det Forenede Dampskibsselskabs Regnskabsmeddelelse har følgende Ordlyd:

»Paa et Tirsdag den 8. ds. afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibsselskab Regnskabsafslutningen for 1931, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 8,960,941 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 2,829,705 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,041,892 Kr. og Personalets Pensionering 510,965 Kr., udgør Nettooverskudet 3,578,378 Kr., som tillagt Overførslen fra 1930 96,258 Kr. giver til Disposition 3,674,636 Kr. Heraf foreslaas afskrevet paa Skibe 3,406,500 Kr., paa Lægtene og Pramme 25,000 Kr., paa Pakhuse og Inventar 44,201 Kr. og paa Konto for Andel i fremmede Foretagender 107,819 Kr., tilsammen 3,583,520 Kr. Det derefter fremkomne Beløb, 91,116 Kr., foreslaas overført til næste Aar. Reservefonds-Konto udgør uforandret 5,000,000 Kr. og Dispositionsfonds-Konto 1,000,000 Kr. Restgælden paa det 6 pCt. Dollars-Laan pr. 31. December 1931 2,304,000 Dollars er i Status opført til en Kurs af 3/75 med 8,640,000 Kr. Den eventuelle Kursregulering ved den fremtidige Indfrielse af Laanet vil blive afholdt af paagældende Aars Regnskab.«

Udbytte betaler det *Forenede* altsaa alligevel. Reservefondsbeviserne, den kostbare Preference-Aktie Arv fra Glückstadt, faar stadig deres 6 Procent. Der skal sejles meget Vand tyndt og administreres med stor Dygtighed og Sparsommelighed blot for at tjene de 6 Procent ind og saa endda faa over 3½ Million Kroner i Netto-Overskud.

Igennem de nævnte Beløb faar man et Begreb om, hvad det *Forenede* maa betyde i vor nationale Økonomi. Af dets Velfærd afhænger Gud ved hvor mange Tusinders Skæbne — vort største nationale Rederi, der er helt uden Sidestykke i andre Lande, er et af de Barometre, hvorpaa vi kan aflæse hvordan Erhvervs vinden blæser i Danmark.

**DEN LYKKELIGE** Aktieselskabet Dampskibsselskab  
**UNDTAGELSE** bet *Torm* ser sig i Stand til at betale sine Aktionærer 15 Procent i Udbytte for Aaret 1931. Det er et meget smukt Resultat og bliver vist den eneste eller en af de faa lykkelige Undtagelser fra Aarets Regel om ingen eller

ringe Udbyttel. Naar Torm kan betale Aktionærerne saa høj Dividende, maa man selvfølgelig tage i Betragtning, at Selskabet kun skal forrente en saa beskedent Aktiekapital som 2 Million Kroner — de Selskaber herhjemme, der ejer en tilsvarende Tonnage disponerer med en betydelig større Aktiekapital.

Dette være ikke sagt for at sætte Selskabets smukke Resultat i et ringere Lys. Tværtimod. Men det er rart at understrege denne Kendsgerning i disse Tider, hvor Godfolk har saa let ved at faa store Udbytter galt i Halsen.

At gennemlæse Selskabets Regnskab er en udelte Nydelse, præget som det er af dets dygtige Ledelse. De indsejlede Fragter andrager 6,211,021 Kroner, og Skibenes Driftsoverskud bliver 804,437 Kroner. Af Nettooverskudets 960,546 Kroner overføres de 200,000 Kroner til Afskrivnings- og Fornyelsesfond, 300,000 Kroner betales i Udbytte til Aktionærerne, og 460,546 Kroner overføres til næste Aar.

Af Selskabets Status fremgaar det, at dets 20 Dampere, svarende til en Dødvægtstonnage paa 43,300 Tons, staar bogført til 2,445,000 Kroner, altsaa kun 56 Kroner pr. Ton. Selskabets radikale Afskrivningspolitik er i Sandhed beundringsværdig.

**STATSTILSKUD OG STATSTILSKUD** bliver mere og mere almindelig indenfor Skibsfarten. Men ikke alle, hvad der kaldes Statstilskud, er Statstilskud. Man faar Linierne trukket ganske godt op om dette Problem i følgende kraftige Salut, som Compagnie Générale Transatlantique's London Direktør giver *Fairplay's* Redaktør i det sidste Nummer af paagældende Blad:

»Da Bladet saa tit refererer til de Statstilskud, som Compagnie Générale Transatlantique faar, bliver man ivrig efter at høre noget nærmere om, hvordan det forholder sig med disse Statstilskud. Spørgsmaalet bliver altsaa hvornaar, hvorledes og i hvor stort Omfang er der blevet ydet Tilskud til Linjen siden Krigens Slutning? Ogsaa vi Direktører for Selskabet vil gladelig erfare noget derom. Det eneste Statstilskud, jeg for mit Vedkommende har Kendskab til, er det Tilskud, vi faar, iøvrigt en ganske utilstrækkelig Sum for Postbefordringen og andre Tjenester, ydede den franske Regering. For disse Tjenester faar vi knap nok ret og rimelig Betaling og derudover ikke en Hvid.

Jeg tror, jeg allerede har fortalt Dem, at alle de Penge, som er blevet og bliver forskudsvis udbetalt til Selskabet af den franske Regering, er blevet givet i Form af Laan mod rigelig Sikkerhed til temmelig pæne Rentesatser. De har selv i Deres Blad delvis citeret det Lovforslag, der er blevet forelagt det franske Parlament, og som slutter med Ordene »forskudsvis udredede Penge skal ydes i Form af Laan mod Garanti«. Hvis De klassificerer et Laan af den Karakter som et Statstilskud, er Deres Bemærkninger forstaaelige, men hvis De mener, at et Laan er slet og ret et Laan, hvor har vi saa de Statstilskud, De uophørligt refererer til? Det er et meget ligefremt Spørgsmaal, jeg stiller, og hvis De ikke kan besvare det, da lad være med at blive ved med at gentage det, da det paafører vor Linie ikke ringe Skade.

Maa jeg tillige understrege, at vor Linie har i Tidens Løb laant uhyre Pengesummer mod Kauktion og anden Sikkerhedsstillelse og har altid betalt dem tilbage, og har, naar man lige undtager de sidste to ugunstige Aar, udbetalt en klækkelig Dividende i længere Aarrække.

Med Tiden, naar Forholdene atter bliver normale for Skibsfarten, vil Compagnie Générale Transatlantique formentlig kunde give et lige saa stort Overskud, som det nogensinde har gjort i sin lange Levetid, og da Regeringslaanene har en Præferencstillig i Forhold til de Dividender, der skal betales, bliver ethvert Spørgsmaal om Risiko den franske Regerings og ingen andens.

Men for senere at kunne vende tilbage til Sagen, vil De da saa ikke være venlig at fortælle os lidt om de enorme Tilskud, vi faar.

Den paagældende Direktør — Mr. G. C. Rhodes — har selvfølgelig Ret i disse Betragtninger. Under vanskelige Forhold at yde Laan mod Kaution og Sikkerhed og til ansændig Rente til et stort nationalt Selskab er naturligvis ikke Statstilskud, men simpelthen en national Pligt for paagældende Statsmagt.

## BRUG DANSKE SKIBE

Skibsfarten er international om nogen Erhvervsgren er det — og forhaabentlig vedbliver den dermed. Ellers bliver det endnu trange Tider for Skibsfarten i de Lande, der som Danmark ejer mere Tonnage end vor egen Import og Eksport lægger Beslag paa. Men unægtelig er Parolen i næsten alle Lande, selv i England, imod Benyttelsen af fremmed Tonnage. Italien har saaledes i nogen Tid krævet, at bestemte Varer, f. Eks. Kul, maa ikke importeres undtagen i italienske Skibe. Nu forlyder det, at Frankrig har stillet lignende Betingelser med Hensyn til Kulskibe fra England. I Amerika arbejdes energisk paa, at i al Samhandel mellem to Nationer skal de paagældende Varer fragtes i Tonnage, hvis Nationalitet er enten Køberens eller Sælgerens. I Tyskland stipuleres de fleste Køb med Klausul »at levere i tysk Skib«.

Man kunde i disse Krisetider forlange, at alle offentlige Institutioner, der foretager Indkøb i Udlandet, forlanger de paagældende Varer leverede i danske Skibe. Det er et selvfølgeligt Krav, men opfyldes ikke altid.

Danske Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har udstedt Opraab til Myndigheder og Mæglere og Købmænd om at benytte Foreningens Medlemmers Skibe ved Omladninger fra en Havn til en anden. Flere Byraad, bl. a. Svendborgs, har lovet Foreningen denne selvfølgelige Assistance. Det samme gælder Skibsmæglere, der nu saa at sige udelukkende benytter dansk Tonnage til saadanne Omladninger. Det Østasiatiske Kompagni har med vanlig Forstaaelse fragtet mange af disse Smaaskibe til Fordeling af Kornladninger til de forskellige Provinshavne.

## DEN RETTE MAND

At finde en Afløser til afdøde Kaptajn Jacob Møller som Formand for Københavns Skipperforening var ikke let. Men det lykkedes. Kaptajn Svend Prip, den nye Formand, er en Pryd for sin Stand og omfattes af sine Kolleger med fortjent Tillid. Det tjener Foreningens Bestyrelse og Medlemmer til Ære, at Valget faldt paa en Mand, der paa værdig Maade vil fortsætte Foreningens hæderkronede Traditioner.

## DANIEL RECHNITZER DØD

Det gør os ondt at maatte meddele, at Skibsmægler Daniel Rechnitzer, Indehaver af Firmaet Rechnitzer, Thomsen & Co., Aalborg, er afgaaet ved Døden i den meningsløse unge Alder af 53 Aar.

I 26 Aar havde Rechnitzer drevet selvstændig Mæglerforretning i Aalborg. Han havde ved Ophold i Udlandet dygtiggjort sig i sit Fag, og hans Firma voksede hurtigt i Virksomhed og Anseelse.

### NY ITALIENSK SAMMENSLUTNING

Scandinavlan Shipping Gazette's italienske Korrespondent erfarer, at følgende italienske Selskaber, der alle har Postkontrakter med Regeringen: »San Marce«, »Puglia«, »Industria Marittima«, »Costiera«, »La Nautica«, har sluttet sig sammen under Firma Compagnia Adriatica di Navigazione. Det nye Selskabs Aktiekapital er paa 100 Millioner Lire, og det vil modtage en aarlig Regerings-Subvention af 45 Millioner Lire.

## KORROSION AF HANDELSSKIBE

Baade for Skibsbyggeren og for Rederen er Spørgsmaalet om Skibsskroget Korrosion af væsentlig Betydning, hævder Ingeniørerne J. Montgomerie og W. E. Lewis. I Tidens Løb har man fremsat mange indbyrdes modstridende Teorier om Korrosionens Aarsager, hvilket maaske ikke skyldes Mangel paa paalidelig Kendskab til Korrosionsprocessen, men dennes udviklede Natur og Nødvendigheden af en dyberegaaende Udforskning af Emnet og af en yderligere Sammensvejsning af den foreliggende Viden, før et tilfredsstillende Resultat kan opnaas.

Fartøjer, der regelmæssigt befærer ferske Vande, som f. Eks. de store Søer i Nordamerika, er næsten slet ikke udsat for Korrosion af Skroget. Havvand maa derfor være en dominerende Faktor i den Korrosionsproces, der foregaar i de ubeskyttede Staal-skrog paa de oceanbefarende Skibe, og de nævnte Ingeniører billiger den Opfattelse, at Korrosionen i sin Grund er en elektro-kemisk Proces, der fuldbyrdes ved Havvandets Indvirkning.

Men hvis denne Teori er rigtig, maa den til alle Tider have været det, og, all andet lige, skulde der ikke nutildags findes flere Tilfælde af Korrosion end før i Tiden. Skyldes dette forøgede Antal Tilfælde, at Staalet, der anvendes nutildags, i stigende Grad er blevet modtagelig for Korrosion? Eller er de Forholdsregler, man træffer til Staalets Beskyttelse, mindre effektive end tidligere? Eller skyldes det, at Problemet nutildags skænkes større Opmærksomhed, eller at Fænomenerne observeres mere omhyggeligt? Forfatterne maa, om end nødt, indrømme at Korrosionstilfældene er i Tillagende.

I de senere Aar har den indvendige Korrosion af Tankskibe skabt et vanskeligt Problem for dem, der opererer disse Fartøjer, da, som naturligt er, Tilfældenes Antal er steget proportionalt med Antallet af

Tankskibe indsat paa de forskellige Ruter, og tillige proportionalt med Ladningens Art.

Olier og Molasser har, i Strid med den populære Opfattelse, ikke nogen kemisk Indvirkning paa Straaler. Det har man vist ved Forsøg, idet man har ladet blanke Staalstrimler ligge heri i længere Perioder, uden at man har kunnet observere nogen paaviselig Ændring i Metallets Overfladeudseende. Men Indførelsen af en Elektrolyt, hvad enten den var sur eller basisk, som f. Eks. henholdsvis fortyndet Svovlsyre eller Havvand, resulterede i Korrosion. Mens saaledes Ladningens Art i betydelig Grad kan modificere Korrosionsprocessen, maa selve denne skyldes, at en Elektrolyt er i umiddelbar Berøring med Tanken. Denne kan tænkes indført sammen med Ladningen i en midlertidig fast Form. Den kan stamme fra en Fortætning af Damp eller Em; eller det kan være Havvand, man har indtaget som Ballast.

I de sidste Aar har man være udsat for et stedse stigende Antal Naglekorrosioner. Naglekorrosion har man altid kendt, men ikke i det Omfang som nu.

Ved Fremstillingen af Nitnagler advares man mod Anvendelsen af Staal, fremstillet ved *riming* Processen G, da Erfaringen syntes at vise, at Nagler fremstillet af denne Slags Staal er udsatte for en særlig hurtig Korrosion, skønt det ellers har mange fortrinlige Egenskaber. Disse Nitnaglers iøvrigt fortræffelige Egenskab til Trods, er det et Spørgsmaal, om det ikke vilde være mere hensigtsmæssigt at anvende blødt Staal, selvom denne Fremgangsmaade medfører, at en større Procentdel af Staalmassen gaar til Spilde.

Hvilke Forholdsregler kan man træffe for at fjerne eller formindske Korrosionen? Paa dette Spørgsmaal har Elektrokemien Svar paa rede Haand. Fjerner man de Faktorer, der fremkalder Spændingsforskelle

Fortsættelse Side 133

## „DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 8. Marts 1932.

De forskellige Kornmarkeder, med Undtagelse af Australien, gik en Del tilbage i Ugens Løb, men antagelig er det kun en forbigaaende Forteelse, som hurtigt kan rette sig. Der skal Tid til at absorbere det store Kontingent af Tonnage, som er sluttet i de sidste Uger og Maaneder — det finansielle spiller ikke den mindste Rolle, men i Mellemtiden maa Markederne ikke tilføres altfor megen frisk Tonnage, i Særdeleshed ikke Ballasttonnage.

Tendensen ser ud til at gaa i den rigtige Retning, saa lidt Forsigtighed i Dispositionerne kan let bringe Balance i Tingene uden Fragtreduktioner.

Foruden Korn har der været betydelig Bevægelse i Sukkerafskibningerne fra Cuba og San Domingo, og prompt Tonnage har kunnet betinge noget forbedrede Rater. Kulmarkedet til Middelhavet er igen noget svagere, men der blev dog i forrige Uge betalt 7/- til Genua for store Baade, og selv om Raten nu ligger paa 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/9d er det en Gevinst og en ret stor Gevinst, alt taget i Betragtning.

De hjemgaaende Middelhavsmarkeder saa vel som alle Hjemmemarkeder arbejder tungt og slutter fra Haanden og i Munden.

### TRÆLASTMARKEDET

Russerne har endnu ikke fundet det opportunt at komme frem med deres Tonnagebehov; imidlertid vil Ryglet vide, at Interessen for Timecharterbaade ikke er særlig udpræget iaar, og at en enkelt Nations Skibe maaske ikke kommer i Betragtning, men hvorledes

og hvordan Programmet end bliver, skulde der gerne snart ske noget. — Noteringerne fra Sverige og Finland er stadig rædselsfuldt lave; Kotka/London indikerer saaledes kun 29/- for 11/1,500 std. Baad, medens 30/6 31/6 er mere almindeligt for 7/1,000 std. fra Syd eller Mid-Finland.

Canada rapporterer 800 std. Pictou eller Pugwash/W.B.E.I. f.o.w. 57/6d.

### KUL, KOKS etc.

Markedet ligger ualmindelig slet. — Eksporten fra Danzig indskrænkes mere og mere, delvis paa Grund af Valutasituationen, men foreløbig er der heller ikke kommet flere Laster frem fra U.K. — Wales/Helsingør fik en 2,600 T. til 4/9d, Hull/Tuborg 2,400 T. 4/3d, Dunston/K.havn 16/1,700 T. Koks 6/9d og 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d, Hartlepool/Odense 1,500 Koks 6/3, Østkysten/Nykøbing F. 1,200 T. 5/6d, Grangemouth/god dansk Havn 3,500 T. 4/6, London noteredes i 6/3d 6/6d.

### MIDDELHAVET

Fra Østkysten, saa vel som fra Wales, er der betalt 7/- for 6/7,000 Tonnere til Genua range, men Markedet er nu svagere med Slutninger til 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d og 6/9d. — E.C./Civita Vecchia rapporteres til 7/9 6/6,500 T., Cannes 2,000 T. 8/3, Oran 7/3 7/-, Algiers 7/6d, Alexandria 7/3d 7/6d. Wales/Palermo 3,000 T. 7/6, Alexandria 6/7,000 T. 7/- 7/6d, Øerne 6/9d à 7/-, Barcelona 1,600 T. 8/3d, Malta 2,900 T. 7/6d. Danzig/

Fortsættes fornæsten næste Side



## SVENDBORG SKIBSVÆRFET

### — OG DE DAARLIGE TIDER

Svendborg Skibsværft afholdt i Tirsdags Generalforsamling. Formanden, Direktør V. Nielsen, aflagde Beretning og udtalte:

Naar Resultatet af Driften for det forløbne Aar er saa langt ringere end tidligere Aar, skyldes det den alvorligere Depression, der hersker inden for Skibsfarten. Som Følge heraf har det været umuligt at opnaa blot tilnærmelsesvis saa stor Reparationsomsætning som tidligere Aar. Medvirkende har ogsaa været den urolige Arbejdssituation i Foraaret, og under hvilken Tilgangen af større Arbejder hæmmedes betydeligt. I Dokkerne har været optaget flere Skibe end forrige Aar, men paa Grund af de daarlige Tider for Skibsfarten, er der kun udført de nødvendige Arbejder. Forholdene har naturligvis alleet en haard Konkurrence mellem Værfterne, for Størstedelen af Aaret især fra tyske Værfters Side, saa Priserne har heller ikke været tilfredsstillende. Gennemsnitligt for hele Aaret har Værftet beskæftiget 160 Mand daglig.

I Oktober Maaned blev afsluttet Kontrakt med A/S Syd-fynske Dampskibsselskab om Bygning af et nyt Motorskib til Aflevering 1. Maj i Aar, og Arbejdet paa Skibet er for Tiden i fuld Gang. I Aarets Løb er udført Arbejde for 1,100,000 Kr. I Arbejdsløn er udbetalt 508,000 Kr., og i Svendborg By er indkøbt Materialer for ca. 175,000 Kr. Reparationsbeskæftigelsen har været jævnt tilfredsstillende i den forløbne Tid af indeværende Aar. Konkurrencen mellem de danske Værfter er saa stor, sluttede Formanden, at Priserne, der opnaas for de udførte Arbejder, ikke levner nogen Fortjeneste.

Regnskabet blev fremlagt af Direktør Fisker-Andersen. Driftsregnskabet balancerede med 123,023 Kr. Driftsoverskudet androg 101,111 Kr., men Omkostningerne androg 123,023 Kr., og som Følge heraf er der et Underskud paa 19,912 Kr. Status balancerede med 889,341 Kr.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Skibsreder L. R. Schmith, København, og Direktør Aage Viktor Svendborg, genvalgte.

## DANMARKS SKIBSLISTE

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har igaar udsendt »Danmarks Skibsliste 1932« til Forhandling fra Det kongelige Søkort-Arkiv.

Den fortræffelige Oplysningskilde er ikke væsentlig ændret. Fyrskibene er i Aar optaget i Regeringsskibenes Sejlskibsgruppe.

En særlig anerkendelsesværdig Reform er Dannelsen af en ren Sejlskibsgruppe. Den er kun lille: 73 rene Sejl-skibe paa 11,069 Tons.

Den danske Handelsflaade bestaar ifølge Skibslisten af ialt 1993 Skibe paa 1,189,895 Brutto Tons, en Fremgang paa 24 Skibe og 39,588 Brutto Tons i Forhold til fore-gaaende Aar.

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

### TORM: 15 PROCENT

Akts. Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Skibe-nes Driftsoverskud med Tillæg af Renter 141,278 Kr. ud-gør 945,715 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1930 455,736 Kr., ialt 1,401,451 Kr. Efter Afholdelse af Ad-ministrationsudgifter, Tab ved Havarier og Klassifikationer, Afskrivninger paa Fonds- og Aktiebeholdning samt Tan-tiører, vedtoges det paa et Fredag afholdt Bestyrelses-møde at foreslaa at udbetale 15 pCt. i Udbytte med 300,000 Kr., at henlægge til Afskrivnings- og Fornyelsesfond 200,000 Kr. og at overføre til næste Aar 460,546 Kr.

For Aaret 1930 betalte »Torm« 20 Procent i Udbytte.

### NORDEN: 5 PROCENT

Paa et i Dampskibsselskabet »Norden« Aktieselskab afholdt Bestyrelsesmøde blev del vedtaget af Aarets Over-skud, som inklusive en Overførsel fra 1930 af 63,476 Kr., og indvundne Renter m. m. 304,633 Kr. udgør 737,430 Kr., efter Afholdelse af Administrationsomkostninger 169,220 Kr. og Tantiører til de Kommitterede 7571 Kr. at foreslaa Generalforsamlingen en Udbytte-Udbetaling af 5 pCt., me-dens 115,000 Kr. foreslaas henlagt til Fornyelses- og/eller Dispositionsfond og 65,639 Kr. overføres til næste Aar.

For Aaret 1930 betalte »Norden« 8 Procent i Udbytte.

### ORION: INTET UDBYTTE

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Orion« med-deler, at Driftsoverskudet for Regnskabsaaret 1931 in-klusive Overførsel fra forrige Aar andrager 52,547 Kr. Renter, Administration etc. beløber sig til 53,590 Kr., hvor-efter der fremkommer en Debetsaldo af 1043 Kr., som overføres i ny Regning.

### HEIMDAL: 8 PROCENT

Paa et Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibs-selskabet »Heimdal« oplystes del, at Overskudet for Aaret 1931 inkl. Saldoen fra forrige Regnskabsaar androg 104,882 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at udbe-tale et Udbytte af 8 pCt., der tages fra Udbytteregulerings-fondet.

### FRAGTBERETNINGEN fortætt

Genua 6,000 T. 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d, Adriatic 5,600 T. 9/-. Alle de hjemgaaende Markeder er rolige med svage Rater. Frugt: nominelt 19/6d 20/-. Donau 14/9d B/H, 16/9d Danmark, 4/5,000 T. April. Sortehavet har foreløbig ingen positiv Forretning.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal noterer de samme 8c til A/R, 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c Havre/Dunkirk, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middelhavet og til Danmark/Sverige ca. 13c barley. Korn Staterne/Rio er gjort til 13/-. April, Gulfen/Grækenland 3/6d. Cuba har maattet be-tale op for prompte Baade og bl. a. sluttet 4,600 T. og 7,200 T. til 15/6, 9,500 T. 14/6. San Domingo har taget en Del mindre Baade til 15/- 15/3d. Oliekager Gulfen/Danmark noteres i smaa \$4.

Vancouver/Europa Marts kan gøres til 24/6d.

### SYDAMERIKA

En Pause er nu indtraadt i Kornbefragtningen, og Raterne svigter noget, især for Marts Positioner. »The undertone« er imidlertid god, og forudsat der ikke kastes mange Ballastere ud paa Markedet, bør det hurtig rette sig. Først paa Ugen betalles Marts Baade paa 5/600 T. med op til 20/- Basis San Lorenzo/

U.K. Kont., medens lignende Baade senere i Ugen blev sluttet til 19/-. og Forretningerne indskrænkedes til 1 à 3 Certepartier per Dag. Forhaabentlig kan Markedet hurtig »fordøje«, saa snart der igen kommer Gang i Afskibningerne.

Chile/U.S.A. noterer nu \$4.25 mod tidligere \$4, men der er endnu intet til Kontinentet.

### ØSTEN

Vladivostick har været noget livligere, dog udeluk-kende i parcels til Rater omkring 24/- 24/6d, Marts/April, Dalney 20/- 21/-. Australien har ligeledes væ-ret bedre repræsenteret med op til 31/9 for 7,500 T. fra Victoria per Marts, 30/6 30/9d April, 31/- 7/8,000 Tonnere Sydney eller Victoria per April og Maj. Phi-lippinerne/U.S.A. \$5.90 for 3,500 T., Kilindini/Liver-pool 30/- per ton cotton seed.

### TIME-CHARTER

Vestindien fortsætter lige daarlige.

4,500 T. Rundrejse 60 c.; 5,100 T. Rundrejse 55 c.; 5,060 T. Rundrejse 50 c. Trip across: 10,800 Lev. Charleston 50 c. Eastern: 8,500 3 Mdr. 3/9d.

## KORROSION AF HANDELSSKIBE

Fortæet fra Side 131

paa Skibsskrogens Overflade, vil Korrosionsprocessens Fremskriden aflage i samme Forhold.

Man har ved Forsøg konstateret, at trukket Staal er elektropositiv og utrukkel Staal elektronegativ, saaledes at Tilstedeværelsen af enkelte Flader af trukket Staal i et Skibsskrog vil kun igangsætte en elektrokemisk Proces, hvis Virkning er, at Korrosionen bliver forstærket ved Pladernes afskaarne Kanter, omkring lokkede Huller, ved Knoerne af flangede Plader, ved Enderne Nitnagler, hvor Hjørnerne er blevet kalfatrede, eller hvor Metallens Overflade er blevet beskadiget. En Spændingsforskel fremkommer ogsaa ved Temperaturforskelle mellem tilstødende Dele af Skibsskroget, idet de Dele, der har den højeste Temperatur, er elektropositive og dem med den laveste elektronegative. Denne sidste Form for Korrosion er særlig udpræget i Nærheden af Maskiner og Dampkedler.

I Betragtning af ovennævnte Forhold er det ikke forbavsende, at man vedvarende har gjort Forsøg paa at isolere Staalet fra det Medium, der fremkalder Korrosionsprocessen, ved at paaføre et eller flere Lag Maling. Vi vil ikke i denne Artikel komme ind paa, hvilken Slags Maling man skal anvende, men blot understrege, at det er vigtigt, at Malingen binder.

Derfor er det af Betydning, at al Fugtighed, Smørelse, løstsiddende Rust, gammel Maling o. s. v. fjernes fra Metallens Overflade, inden man maler paany. Hvor nævnte Substanser findes, kan Saltvandet trænge

ind gennem Maling-Lagene og sætte Korrosionen i Gang. Den resulterende Rust faar Malingen til at danne en Blære, som ved sin Gennemhulning udsætter det blanke Staal for direkte Angreb af Saltvandet og fører til Dannelsen af et rusttæret Hul. Med mindre Støbeskallen (*mill scale*) fjernes fra den Del af Skroget, der befinder sig under Vandet, inden man har malet det, vil der her være en Fare for Opstaelsen af Spændingsforskelle. Naar Havvandet trænger gennem Malingen, igangsætter den en galvanisk Proces paa de Steder, hvor Støbeskallens Lag ophører, og den Rust, der er Processens Resultat, forøger Malingens Gennemtrængelighed. Følgelig løsnes Støbeskallens Flager og falder af sammen med den vedhængende Maling og udsætter Metallens Overflade yderligere for Korrosion.

*Støbeskallen maa fjernes.*

Vi kommer altsaa til den Slutning, at Korrosionen paa Handelsskibenes udvendige Overflade først og fremmest er forbundet med Overfladens Tilstand, d. v. s. hvor megen Støbeskal, der endnu klæber fast, naar Malingen paabegyndes. Det er Umagen værd at stille følgende Spørgsmaal:

*Hengaar der en væsentlig Tidsforskel mellem Staalets Valsning og Malingen af det færdige Produkt paa Skibsskroget i Sammenligning med de Skibe, man byggede for 20 Aar siden?*

Med andre Ord: gives der nutildags Staalpladerne tilstrækkelig Tid til at blive luftet? Der er god Grund til at tro, at kortere Tid hengaar nutildags end tidligere, men hvis man vil hævde, at der ingen Forskel er i saa Henseende, er det betimeligt at stille yderligere et Spørgsmaal:

*Bidrager de høje Temperaturer, hvorved Staalets Valsninger foregaar nutildags, til en endnu rigeligere Afvejring af Støbeskal end tidligere?*

Dette Spørgsmaal kan vistnok besvares bekræftende.

De sidste Aars Erfaringer, særlig med Hensyn til nye Skibe, har faaet mange til at tro, at vi staar overfor en hel ny Tingenes Tilstand. Man har antydnet, at selve det anvendte Materiale er blevet mere modtagelig for Korrosion som Følge af den mere udbredte Anvendelse af basisk Staal, af Anvendelsen af basisk og sur Staal i Forbindelse med hinanden, eller som Følge af en Forringelse af selve Staalets Kvalitet. Undersøgelserne viser, at Skibsskrogens Korrosion vilde modificeres betydeligt, hvis Støbeskallen fjernes fra Staalfladerne og Malingen udførtes omhyggeligt.

### Lille Nedgang

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederforening havde i Tirsdags alt i alt 115 Skibe oplagt svarende til en Bruttotonnage af 239,421 Tons og 373,471 Tons Dødvægt. En Nedgang i Oplægningerne paa 2 Skibe eller 11,712 Dødvægt.

Der er desuden oplagt ca. 30,000 Tons anden Tonnage tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederforeningen. Heri er dog ikke medregnet den oplagte Sejlskibstonnage.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Peter Mærsk«s Prøvetur

Fredag den 4. ds. afholdt Odense Staaletskibsværft ved A. P. Møller Prøvetur med Nybygning Nr. 45, Motorskibet »Peter Mærsk« af København.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem P.P. 440' 0"; Bredde moulded 56' 10"; Dybde 38' 6"; Dybgang 25' 9"; Bæreevne 8,800 Tons.

Skibet er bygget som aaben Shelterdækker med Bak til British Lloyd's højeste Klasse og forsynet med en enkeltskruet, dobbeltvirkende Skibsdieselmotor fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri i København. Maskinen er i Stand til at udvikle 6,100 I.H.K. og giver Skibet en Fart af ca. 15 Mil i lastet Tilstand.

Skibet er udstyret som en fuldtud moderne Passenger- og Lastbaad med 14 Stk. 5-Tons Bombe, 2 Stk. 15-Tons Bombe og 1 Stk. 40 Tons Bom, der kan ombyttes med en 80 Tons Bom med særlig Henblik paa transport af Lokomotiver og svært Maskingods.

Til Betjening af disse Bombe er der 9 Stk. 3-Tons, 2 Stk. 5-Tons og 2 Stk. 7-Tons elektr. Spil.

Endvidere findes elektrisk Ankerspil, elektrisk Forhalingspil samt elektrisk Styremaskine.

Skibet er endvidere udstyret med de mest moderne Hjælpemidler for Navigation, nemlig Radiostation med Lang- og Kortbølge Sender og Modtager, Radioteleapparat, Lystelegraf til Maskinen samt højtallende Telefon til Agterdæk.

Midtskibs mellem Luge Nr. 2 og 3 findes et Dækshus af Staal, hvor der findes 6 1ste Klasses Passagerkamre

med Brusebad og W.C., Hovmesterkammer, stor Spisesalon samt forskellige Toilettrum.

I Huset paa Promenadedækket er indrettet 3. 1ste Klasses Passagerkamre med Brusebad og H.C., Rygesalon, Opholdssalon samt Hall. Dækket i disse to Huse er belagt med Korkoid. I Kaptajnshus findes Kamre for Kaplajnen, 2 Reserverum samt Telegrafiskammer.

Paa Kommandobroen findes et Teaktræhus med Styretrum, Bestiklukaf og traadløs Station.

Skibets Officerer er anbart i Sidehusene til Maskincasing, ligesom her ogsaa findes Officersmesse og i Agterkant af Casing en stor Kabys med oliefyret Komfur.

After findes Aptering for Mandskabet saavel til Dæk som til Maskine i 2. og 3. Mands-Kamre med tilhørende Messer.

Skibets Lastrum har en Kapacitet af ca. 558,000 cub.ft. med en tredelt Højtank foran Maskinrummet til ca. 1,250 Tons vegetabilisk Olie. Endvidere findes et to-delt Fryserum, dels for Frugt og dels for frosset Kød, hvortil Anlægget er leveret af Brd. Gram, Vojens.

Skibet er forsynet med Elektrisk Lys overalt i Aptering paa Dæk som under Dæk.

Opvarmningen i Passagerapteringen sker ved Luftanlæg af Defor-Systemet.

Efter at have rettet Kompasser blev der afholdt en Fartsprøve fra Romsø til Korsør og tilbage, hvorved opnaedes en Fart af 16¼ Mil.

Derefter blev der foretaget forskellige Prøver med Styremaskinen, Ankerspillet etc., og da alt forløb tilfredsstillende, afgik Skibet til København for Dokning før Afsejling til New York.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

FAABORG

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

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

Telegramadresse: NIELSEN    Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

FREDERIKSHAVN

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

FREDERIKSSUND

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«*Rechnitzer, Thomsen & Co.*EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
*Aalborg***A. J. HOLM**EDSV. SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSSUND**TELEFON: 446  
TLGR.-ADR.: MÆGLEREN

Vandetand i Havnen 5,2 m.

HOBRO

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

AARHUS

HOLBÆK

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)Telefon Nr. 166    HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK**    Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KJØGE

**Rasmus Christensen**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SHIPBROKER - SCHIFFSMÄKLER  
**AARHUS**

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

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

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

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. 6 - 16 - 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

BANDHOLM

KØBENHAVN

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

### SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 2 Maaneder af indværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	1,922	2,885,284	1,565	2,230,244
1932	2,175	3,594,661	1,748	2,780,606
Forskel	— 253	— 709,377	— 183	— 550,362

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	2,838	3,027,834	1,604	2,812,170
1932	2,900	3,267,848	1,621	2,968,405
Forskel	— 71	— 240,014	— 17	— 156,236

#### Det udvidede Kursus for Navigatører

Foreningen til Søfartens Fremme har aller i Aar ladet afholde et Kursus for Navigatører. Kursuset strakte sig over Dagene fra den 14. Januar til den 18. Februar med 10 ugentlige Aftentimer.

Medens der ved de tidligere Kursus i 1929 og 1931 kun undervistes i Bogholderi og Regnskabsføring, omfattede Undervisningen i Aar tillige engelsk Korespondance og Navigation.

Der deltog ialt 35 Navigatører, deraf 4 Skibsførere og 31 Styrmand. Det stod enhver Deltager frit for at indtegne sig til Deltagelse i et eller flere Fag, og Tilslutningen til de enkelte Fag var:

I Bogholderi og Regnskabsføring	31
i engelsk Korrespondance	17
i Navigation	17
Ialt	65

10 Navigatører deltog i alle 3 Fag. Betalingen for Deltagelse i hvert enkelt Fag var 2 Kr.

Fordelingen af Undervisningen samt Lærerne i de enkelte Fag var: Bogholder Olaf Christensen, Bogholderi og Regnskabsføring 20 Timer; Korespondent Watson Mason, engelsk Korrespondance, 16 Timer; Navigationslærer E. Strubberg, radiotelegrafiske Hjælpemidler i Navigationens

Tjeneste og Ekkoloddet, 7 Timer; Navigationskolebestyrer Th. P. Funder, Gyroskopkompasset og Brugen af Deflektoren, 3 Timer.

Deltagerne i Navigation havde Lejlighed til udenfor den egentlige Undervisningstid at øve sig i Brugen af Skolens Radiopejleapparat og øvrige radiotelegrafiske Hjælpemidler samt i Brugen af Deflektoren.

#### Skomager, bliv ved din Læst

Skipper Valdemar Larsen, der er hjemmehørende i Thisted og er Fører af Motorskibet »Asta« af Aalborg, var ved Retten i Nykøbing F. idømt 60 Dages Fængsel paa sædvanlig Fangekost for Spritsmugleri i Nakskov og Stubbe-købing og var sammen med flere andre domt til at betale Staten 6000 Kr. i Spiritusafgift. Østre Landsret nedsatte Dommen til 40 Dage, men stadfæstede iøvrigt Underrettsdommen.

#### Den sejlene Dyrepark

En gammel Skonnert er blevet omdannet til en flydende Dyrepark og sejler om fra Havn til Havn. Den ny Noahs Ark ligger for Tiden i Svendborg.

Paa Dækket har Dyrene fra den tempererede Zone faaet en luftig, men frisk Plads, medens Tropearterne opholder sig nedenunder i passende Temperaturer.

Samlingen indholder saa at sige alle tænkelige Former for Menageriatraktioner, altsaa Løver, Tigre, Leopardter, Is- og Landbjørne, Aber, Krokodiller, Brilleslanger og Tropefugle.

#### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Februar 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Februar Maaned er udført ialt 207,496 T. Kul, deraf til Danmark 63,782 T. mod 402,301 T., deraf til Danmark 129,378 T. i Januar Maaned 1932.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Italien	65,440 T.
Danmark	63,782 »
Sverige	29,953 »
Frankrig	28,571 »
Norge	10,096 »
Lettland	5,115 »
Lithauen	4,539 »
Ialt	207,496 T.

## PERSONALIA

★

### 25 Aars Jubilæum

Direktør J. Fisker Andersen, den dygtige og afholdte Leder af Svendborg Skibsværft, kan paa Mandag fejre 25 Aars Jubilæum som Skibsbygger.

\*\*\*



Maskininspektør Henrik Nielsen fejrede i Søndags 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i A. P. Møllers Rederivirksomhed.

I en Aarrække sejlede Inspektør Nielsen som Maskinmester i Rederiets Skibe. Siden 1915 har han virket som Maskininspektør.

\*\*\*

Kaptajn A. P. Hansen, Fører af s.s. »Lilleborg«, kan i Dag fejre 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Rederiet C. K. Hansens Tjeneste.

#### Dødsfald

Atter er nu en af Fanøs gamle, agtværdige og dygtige Skibsførere, Kaptajn Jens Christiansen, Nordby, afgaaet ved Døden henvend 72 Aar gammel. Kaptajn Christiansen var født i Nordby, og han valgte Søvejen, ikke som sin Fader Skibstømmerhaandværker. Efter at Christiansen havde taget Styrmandseksamen ved Fanø Navigationskole,

kom han om Bord som Styrmand i et engelsk Dampskib, og befandt sig saa vel i det engelske Dampskibsselskab og tog engelsk Navigationseksamen og blev kort Tid efter Fører af samme Selskabs Skibe. For godt en halv Snes Aar siden gav han Afkald paa Sølivet og tog til sin Fødeby, hvor han snart blev betroet en Mængde Tillidshverv, blev Medlem af Nordby Sogneraad og Havneudvalg, Kommunkasserer og Formand for Assurancefonden. Endvidere har han været Revisor i Fanø Sparekasse og Forligsmægler i 8 Aar.

Afdøde har været to Gange gift, hans sidste Hustru og en Datter, gift med Kaptajn A. Nørholm, overlever ham.

Christiansen forte et lykkeligt Familieliv og havde som Valgsprog: »Bedre født, heldigen rig!« Sidste Sommer kom Christiansen syg hjem fra en Ferierejse og maatte lade sig indlægge paa Sygehuset i Esbjerg af en Blærelidelse. Han blev saa vidt rask, og søgte saa til den hjemlige Arne, men blev atter kort efter syg og har nu efter flere Maaneders Sygeleje afsluttet et rejskaffent og lykkeligt Liv. Han var en »selfmade« Mand og vandt sig mange Venner, der, ligesom Hjemmet, dybt vil savne ham.

#### Ny Ridder

Kaptajn F. Hjalmsrud, »Julius Thomsen«s afholdte og dygtige Fører, som fornylig fejrede 25 Aars Jubilæum i Kryolitmineselskabets Tjeneste, er blevet udnævnt til Ridder af Danebrog.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. 3. 1932

LONDON	18,16	MADRID	39,50
NEWYORK	513,75	AMSTERDAM	206,20
BERLIN	122,00	STOCKHOLM	100,50
PARIS	20,25	OSLO	99,20
ANTWERPEN	71,35	HELSINGFORS	8,40
ZÜRICH	99,00	PRAG	15,40
ROM	26,65		



## POSITIONSLISTE

PR. 8. MARTS 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg* afg. Hook of Holland 6.3.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Leith 5.2. til Algier.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 29.2.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kambo 2.3. til Buenos Aires.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tarragona 9.3. til Malaga.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Perim 2.3. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Norfolk 29.2.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 2.3. til Southampton.  
 m.s. *Annam*, Knudsen, afg. Melbourne 25.2. til Aden.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Esbjerg 15.2. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 2.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, pass. Hakodate 7.3. p. R. t. Shanghai.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Cardiff 1.3. til Bengasi.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Bunbury 3.3.  
 m.s. *Australien*, Krarup, ank. Nakskov 12.2.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona* afg. Esbjerg 8.3. til Grimsby.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Berghus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 8.3. til Stettin.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Bordeaux 5.3.  
 s.s. *Bothal*, ank. Kbhvn. 6.3.  
 m.s. *Boringa*, Frandsen, afg. Marseille 5.3. til London.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Boston 26.2.  
 s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Buenos Aires 10.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Bendsen, ank. Emden 18.2.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Antwerpen 6.3.

s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 10.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Santiago 1.3. til Norfolk.

## C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ushant 6.3. p. R. t. Amsterdam  
 m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Aalborg 2.3. til Buenos Aires.  
 s.s. *Charkow*, Kajs, afg. Antwerpen 10.3. til Middelfart.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Penang 1.3. til Suez.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Northshields 7.3. til Baytown.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Cienfuegos 1.3.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. San Pedro 12.2.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Helsingør 12.3. til London.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Vladivostok 3.3.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 15.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Christensen, afg. Libau 19.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 6.3. til Leith.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Race 5.3. p. R. t. Nyborg.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Ceuta 9.3. til Melilla.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Oran f. B. 6.3. til London.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 27.2.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Hamburg 6.3.  
 m.s. *Esbjerg*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 5.3. til Panama Canal.

## F

s.s. *Falken*, Aggerholm, Assens-Faaborg-Svendborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
 s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## KØBENHAVN

## MARIUS NIELSEN &amp; SØN

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusen»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

## RANDERS

CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 &amp; 92

Telegr. Adr. "Hassager"

## NØRRESUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## RUDKØBING

## ERIK ANDERSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

Telegramadr.:  
SkibsmæglerenL'LOYDS  
SUB AGENCYTelefoner:  
169 - 173  
Mægleren privat  
120

RUDKØBING

## SVENDBORG

**STEGMANN**  
 N.F.  
 TELEFONER 18-718-918  
 STATSTELEFON 18  
 ED SV.  
 SKIBSMÆGLER  
 TELEGRAFER "STEGMANN"  
 NØRRESUNDBY

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

## RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

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

## SØNDERBORG

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SØNDERBORG

TELEFONER: 269 - 469

TELEGR.-ADR.: »CODAN»

m.s. *Fionia*, Væring, afg. Colombo 4.3. til Suez.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 7.3. til Nakskov.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Madeira 2.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Hook of Holland 5.3.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Kbhvn. 26.2.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendl, afg. San Pedro (Macaris) 12.2.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimshby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Galveston 29.2. til Rotterdam.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Bastholm, afg. Kbhvn. forv. 12.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Christensen, afg. New York 5.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft* afg. Grangemouth 27.2.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Manchester 5.3.  
 m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. San Pedro 3.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Randers 9.3.  
 s.s. *Halland*, afg. Manchester 7.3.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 7.3. til Swansea.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 9.3. til Aarhus  
 ss. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 2.3.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Shanghai 20.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Birma f. B. 7.3. til Antwerpen.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 25.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith 5.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk V. 21.2.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Shanghai 5.3. til Yokohama.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Dunkirk 3.3.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 3.3. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, ank. New Orleans 5.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.). Indtræde 11.3. i Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Burriana 7.3. til Gandia.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig 8.3. til Preston.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kony Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 5.3.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Finisterre 7.3. p. R. t. Marseille.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Norfolk 28.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Carlagena 7.3.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Gøteborg 7.3. til Oslo.

## M

s.s. *M. C. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fredericia-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 3.3. til Reval.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Genoa 4.3. til Port Said.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Valencia 5.3. til Gandia.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 11.3.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Antwerpen 4.3.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Aguilas 2.3. til Granton.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Svendborg 11.3. til Skien.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Aarhus 7.3.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca 16.3. til Tanger.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stige-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antwerpen 6.3.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Antwerpen 2.3. til Charleston.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Antwerpen 5.3.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Bilbao 5.3.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Kiel 7.3.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 4.3.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. San Pedro 21.2.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. London 4.3.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Methil 29.2. til Barcelona.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. St. Thomas 1.3. til San Juan.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Liverpool 29.2.  
 s.s. *Pulaski*, Stunkiewicz, afg. Halifax 28.2.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 10.3. til Leith.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 11.3. til Newcastle.

## S

s.s. *Samso*, Olesen, afg. Sfax 26.2. til Aberdeen.  
 s.s. *Saga*, Falk, afg. Kbhvn. 8.3. til Vestnorge.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Key West 4.3. til Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 8.3.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 8.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Burntisland 5.3. til Barcelona.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, ank. Seattle 3.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Castellon 26.2.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Antwerpen 8.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Tunis 3.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 8.3.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin forv. 11.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 4.3. til Caibarun.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Tacoma 10.2.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Aarhus 7.3.  
 s.s. *Svanholm*, Nicolaisen, afg. Danzig forv. 17.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 8.3. til Aalborg.  
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Horsens Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 12.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Vladivostok 3.3.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. New York 20.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 7.3. til La Pallice.  
 s.s. *Tjaldur* afg. Grimsby forv. 11.3. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. forv. 15.3. til Middelhavet.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Finisterre 2.3.  
 s.s. *Trondhjem* afg. Theim 8.3.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Messina 9.3. til Palermo.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Nueritas 3.3.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Kbh. Red 8.3.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, afg. Cacablanca 3.3.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Panama 29.2.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.) afg. Gdynia forv. 3.3.  
 s.s. *Vidar Arent*, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Buenos Aires 27.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 29.3. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Wear 8.3.

## Y

s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 7. MARTS 1932

3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Fredrikstad 1.3.  
 4/m Sk. *Helga*, Petersen, ank. Sevilla 6.3.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Ballina 29.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

\*

**KØBENHAVN K.**  
Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)  
AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELFGR.·ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

### “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

### Frihavns Skibsprovianteringsforretning

(Indehavere: F. Mommsen og A. P. Melgaard)  
provianterer Skibe saavel paa  
Rheden som overalt i Havnen

Adresse: Proviantboderne, Frihavnen  
Telefon 8332 og Palæ 967 y.

### HILBERTS

**SMEDE & MASKINVÆRKSTED**  
SKIBS & MASKINARBEIDE

ØSTBANEGADE 181 · CENTRAL 1916 · KØBENHAVN Ø

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street... Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## PAULSEN & IVERS

K I E L  
K A N A L

SKIBSMÆGLERE  
HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL  
BUNKERKUL, BUNKEROLIE

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

## ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i **KIEL CANAL**

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 9. Marts 1932.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlige foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faaer for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

### 414. Danmark. Rønne. Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.

Opmærksomheden henledes paa, at en Forlængelse af Tværmolen samt den fra Land udgaaende Dækmole er paabegyndt, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besøgningen af denne Del af Havnen.

Rønne Havn: c. 55° 06' N. 14° 42' E.  
(Kort Nr. 231 og 262. Havnelods, Side 160.)

### 415. Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Boderne Redningsstation nedlægges.

Boderne Redningsstation paa c. 55° 01',<sub>3</sub> N. 14° 54',<sub>4</sub> E. nedlægges fra Udgangen af Marts d. A.

(Kort Nr. 231, 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 69 og 437, Tillæg Nr. 3, Side 5 og 64.)

### 416. Sverige. Landsort—Häradsjär. Nyt fyrbelyst Løb ind til Arkö. Ny Lystønde udlægges. Ny Fyr tændes. Arkö yttre og Arkö inre Fyr nedlægges.

(U. f. s. Nr. 50/4147 1931 og 7/433. Stockholm 1932.)

Omkring den 1. April d. A. træder nedennævnte nye Fyrbelysning i *Södra Arköleden* Sted:

1. En sort Lystønde, *Norra Fällbådan*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, udlægges paa 58° 26' 36" N. 17° 06' 30" E., c. 170 m NE. for Grunden *Norra Fällbådan* og c. 180 m S. for Overetlinien af Fyrene (2) og (3).

2. Paa *Östra Kopparholmen* tændes paa 58° 28' 25" N. 16° 58' 19" E. et nyt Fyr, *Arkö yttre*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt Lys E. over, iøvrigt 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| a. Grønt i Pejll. fra 117½° til 149½°. | d. Rødt, uforst. i Pejll. fra 185½° til 228°. |
| b. Hvidt i -- - 149½° - 156°.          | e. Hvidt i Pejll. fra 286° til 298°.          |
| c. Rødt i -- - 156° - 185½°.           |   |

3. Paa Fastlandet ved *Kälebo udde* tændes paa 58° 28' 44" N. 16° 56' 45" E. et nyt Fyr, *Arkö inre*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 0,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 14 Sm. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa et 4½ m højt Betontaarn.

Afstanden mellem de under 2 og 3 nævnte Fyr er c. 1640 m. De to Fyr overet i Pejlling 292° leder fri N. om *N. Fällbådan* ind til *Östra Kopparholmen* ved *Arkö*. Fyrene holdes tændt, saalænge Lystønden *Norra Fällbådan* ikke er inddraget for Is.

4. Samtidig med Udlægningen af Lystønden *Norra Fällbådan* og Tændingen af de to nye Fyr *Arkö yttre* og *Arkö inre* nedlægges de nuværende Fyr *Arkö yttre* paa 58° 29' 15" N. 17° 00' 20" E. og *Arkö inre* paa 58° 29' 20" N. 16° 59' 45" E.



5. Opmærksomheden henledes paa, at *Liss Lindö Fyr* paa  $58^{\circ} 29' 50''$  N.  $16^{\circ} 56' 30''$  E. viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ , med Synsvidde 8 Sm fra Pejling  $306^{\circ}$  S. over ind mod Land, hvorfor Fyrets hvide Lys er synligt i Løbet N. *Fällbådan—Arkö*, naar et fra Søen kommende Fartøj befinder sig c. 1370 m fra det nye *Arkö yttre Fyr*, d. v. s. har Stagen paa  $58^{\circ} 28' 08''$  N.  $16^{\circ} 59' 37''$  E. ved *Örskärgrund* i Pejling S.

(Kort Nr. 268.)

**417. Sverige. Landsort—Häradsjär. Stora Juten Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 7/432. Stockholm 1932.)

I Løbet af 1932 vil *Stora Juten Fyr* paa  $58^{\circ} 38' 07''$  N.  $16^{\circ} 19' 45''$  E. blive forandret til at lyse, som følger:

1. Hvidt, uforst. i Pejl. fra c.  $141^{\circ}$  til c.  $230^{\circ}$ .
2. Rødt, — — — c.  $230^{\circ}$  - c.  $243^{\circ}$ .
3. Grønt i Pejl. fra c.  $243^{\circ}$  til c.  $250^{\circ}$ .
4. Hvidt i Pejl. fra c.  $250^{\circ}$  til c.  $254\frac{1}{2}^{\circ}$ .
5. Rødt — — — c.  $254\frac{1}{2}^{\circ}$  - c.  $283^{\circ}$ .

**418. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde inddraget for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 9/609. Stockholm 1932.)

Klokketønden *Södergrundan* paa  $59^{\circ} 15' 07''$  N.  $19^{\circ} 03' 06''$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Stage med Kost.

**419. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib inddraget for Is.**

(Telegram fra Løds-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Finngrundet* paa c.  $61^{\circ} 02'$  N.  $18^{\circ} 31'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

**420. Sverige. Bottniske Bugt. Norrhyskären. Hyvel. Skorsten nedrevet.**

(U. f. s. Nr. 9/555. Stockholm 1932.)

Skorstenen *Hyvel* paa  $63^{\circ} 32' 38''$  N.  $19^{\circ} 52' 36''$  E. er nedrevet og vil ikke blive genopført.

**421. Finland. Bottniske Bugt. Satakari NE. Ledebaaker fjernet.**

(N. f. S. Nr. 10/654. Berlin 1932.)

Nedennævnte Ledebaaker er permanent fjernet:

Bagbaaken paa  $65^{\circ} 16' 22''$  N.  $25^{\circ} 17' 03''$  E. og Forbaaken paa  $65^{\circ} 17' 12''$  N.  $25^{\circ} 16' 22''$  E.

**422. Finland. Bottniske Bugt. Gamla Karleby. Repskär. Ledebaaker fjernet.**

(N. f. S. Nr. 10/655. Berlin 1932.)

De tidligere Ledebaaker (Stenvarder) paa N.-Enden af *Repskär* er permanent fjernet. c.  $63^{\circ} 55',1$  N.  $22^{\circ} 57',6$  E.

**423. Finland. Bottniske Bugt. Rävösö (Räfsö). Afmærkning forandres.**

(N. f. S. Nr. 10/656. Berlin 1932.)

Ved Skibsfartens Genoptagelse i Foraaret 1932 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. Den rød- og hvidmalede Spirtønde med Tværtræ paa  $61^{\circ} 35' 56''$  N.  $21^{\circ} 27' 43''$  E. ombyttes med en rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost.
2. En hvid Spirtønde med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost udlægges paa  $61^{\circ} 36' 00''$  N.  $21^{\circ} 27' 33''$  E.

**424. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raumo. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 6/174. Helsingfors 1932.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Järnilaoto* c.  $61^{\circ} 07'$  N.  $21^{\circ} 27'$  E. *Iso Ruohokari*. *Pieni Ruohokari*. *Ailisaari*. *Lindasaari*. *Valkeakari övre* og *nedre*. *Nurmes*.

**425. Finland. Bottniske Bugt. Nystad. Medelklubb Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 6/175. Helsingfors 1932.)

*Medelklubb Fyr* paa c.  $60^{\circ} 42'$  N.  $21^{\circ} 03'$  E. er slukket for Vinterperioden.

426. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Mjölö (Kuivasaari) Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 6/170. Helsingfors 1932.)  
*Mjölö Fyr* paa c. 60° 06' N. 25° 01' E. er slukket for Vinterperioden.
427. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 6/168. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Orrengrund* c. 60° 16' N. 26° 26' E. *Boistö. Lövä (Lehtinen).*
428. **Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer nedlagt for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 6/169. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:  
*Boistö. Orrengrund.*
429. **Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 6/167. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Tiutinen* c. 60° 28' N. 26° 59' E. *Pirköyri. Kukouri. Lelleri. Hietakari. Rankö. Kaunissaari.*
430. **Estland. Finske Bugt. Narva Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 3/11. Reval 1932.)  
*Narva Fyr* paa c. 59° 28' N. 28° 03' E. er slukket for Vinterperioden.
431. **Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib inddraget. Ismeldinger pr. Radio.**  
(N. t. M. Nr. 3/10. Reval 1932.)  
Fyrskibet *Nekmangrund*, der midlertidig skulde være udlagt W. for *Saritscheff Grund* 15,5 Sm 248° fra *Filsand Fyr*, ligger midlertidig i *Kilkond Havn* paa c. 58° 24' N. 21° 58' E. Fyrskibet giver paa Anmodning gratis Oplysning om Isforhold og Isbrydere.  
Bølgelængde: 600 m.  
(E. f. S. Nr. 8/324 1932.)

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

432. **Danmark. Sundet. Sletten Havn. Havnefyr midlertidigt slukket.**  
*Sletten Havnefyr* paa c. 55° 57',<sub>2</sub> N. 12° 32',<sub>5</sub> E. er for Tiden slukket.
433. **Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Tommergraven. Opfyldning. Fiskerihavnen. Uddybning.**  
I *Tommergraven* N. for *Fiskerihavnen* er foretaget en Opfyldning, der mod *Fiskerihavnen* er afsluttet med en Kajmur.  
Samtidig er der i *Fiskerihavnen* foretaget en Uddybning til 5 m i den N.-lige Halvdel af Havnen.  
c. 55° 39',<sub>6</sub> N. 12° 33',<sub>9</sub> E.  
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 267. Havnelods, Side 105 og 109.)
434. **Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Forskellige Oplysninger.**  
1. Til Vejledning for Sejladsen gennem det 3,5 m dybe Løb ind til Tankanlæget i Yderhavnen er paa Kajpladsen, c. 180 m fra Bølgebryderen, opført to Ledebaaker, Bagbaaken graa Mast med hvid Trekant med nedadvendt Spids, Forbaaken graa Mast med hvid Trekant med opadvendt Spids. Afstanden mellem Baakerne, der er overet i Pejling 332°, er 13 m. Paa Midten af de to Trekanter er anbragt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde er i Forfyret 5,4 m, i Bagfyret 6,4 m. — Fyrene er ofte i Skjul af Skibe, der ligger ved Tankkajen.

2. Den tidligere Benævnelse Benzinhavn er forandret til Yderhavn.  
 3. Dybden mellem 3,5 m Løbet og Baadehavnen er 1,0 m.  
 4. Dybden mellem 3,5 m Løbet og den S.-lige Del af Bølgebryderen er 2,0 m.  
*Korsør Havn*: c. 55° 20' N. 11° 08' E.  
 (Kort Nr. 299 og 290. Danske Lods, Side 312. Havnelods, Side 100. Fyr-Fort. Nr. 334 B.)
- 435. Danmark. Store-Bælt. Omø Havn eller Kirkehavn. Dækmoles opført.**  
*Omø Havn* W.-lige Mole er forlænget i Molens Retning med en c. 60 m lang Dækmoles. c. 55° 10',3 N. 11° 09',9 E.  
 (Kort Nr. 290, 221 og 244. Havnelods, Side 149.)
- 436. Farvandet Syd for Fyen. Næbet. Ærø. Bro opført.**  
 En c. 50 m lang Bro er opført vinkelret ud fra Kysten paa 54° 58' (06") N. 10° 13' (33") E., 140 m S. for Spidsen af *Næbet*. Dybden ved Brohovedet er c. 3,7 m, og Broens Højde over Vandet er 1,8 m. Ved Broen, hvorpaa der er Spor til Tipvogne, findes nogle Stenlejer.  
 (Kort Nr. 297, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 565. Havnelods, Side 143.)
- 437. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark. Klokketønde ombyttet med Lystønde.**  
 Klokketønden *Mommark NE*. paa 54° 56' (24") N. 10° 03' (36") E. er ombyttet med en rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,25<sup>s</sup>, Mørke 1,0<sup>s</sup>, Blink 0,25<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 2/68 1932. Kort. Nr. 297, 282, 241, 298, 279, 280 og C. Danske Lods, Side 371. Havnelods, Side 130. Fyr-Fort. Nr. 419. Søm.-Fort. Side 58. Nr. 16 a, Tillæg Nr. 3, Side 11.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 438. Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Dybde aftaget.**  
*Asaa Havn* kan for Tiden kun søges af Skibe med et Dybgaende af 2 m og derunder. c. 57° 08',7 N. 10° 26' E.  
 (Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 143. Havnelods, Side 27.)
- 439. Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Gennemsejlingsaabning i Pontonbro flyttes.**  
 Gennemsejlingsaabningen i Pontonbroen mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby* vil Natten mellem Lørdag den 12. og Søndag den 13. Marts d. A. blive flyttet fra dens nuværende Plads til dens endelige Stilling udfør Mellemrummet mellem Klappillerne for den nye Bro. c. 57° 03',3 N. 9° 55',5 E.  
 (E. f. S. Nr. 47/2505 1931. Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 16.)
- 440. Norge. Skagerrak. Kragerø. Bæe fundet.**  
 (E. f. S. Plakat Nr. 1. Oslo 1932.)  
 En Grund med 4,2 m Vand ved Lavvande er fundet paa 58° 51' 30" N. 9° 26' 05" E., 160 m 300° fra *Bullebåen* Fyr. Grunden ligger i *Kragerø* Havnefyr's hvide Lysvinkel, hvorfor dette Fyr vil blive omskærmet saaledes, at den grønne Lysvinkel vil blive udvidet til W. om Grunden.  
 Grunden vil snarest blive afmærket med en Stage.  
 (Kort Nr. 236.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 441. Danmark. Graadyb. Sædenstrand Forfyr. Radiofyr nedlagt.**  
 Det ved *Sædenstrand* Forfyr til Forsøg opstillede Radiofyr er permanent nedlagt.  
*Sædenstrand* Forfyr: 55° 29' 45" N. 8° 24' 05" E.  
 (E. f. S. Nr. 24/1191 1930. Kort Nr. 308, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 99, Tillæg Nr. 3, Side 19. Fyr-Fort. Nr. 13, Tillæg Nr. 1, Side 9.)

442. Tyskland. Weser. Weser Fyrskib. Topbetegnelse atter i Orden.  
(N. f. S. Nr. 10,660. Berlin 1932.)  
Topbetegnelsen paa Fyrskibet *Weser* paa c. 53° 54' N. 7° 50' E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 9,389 1932.)
443. England. Gull Stream S.-lige Indløb. Tilsanding. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 7. Trinity House, London 1932.)  
Den W.-lige Del af *Goodwin Sand* har udvidet sig betydeligt ved det S.-lige Indløb til *Gull Stream*. En Dybde paa kun 7,6 m er fundet c. 0,7 Sm SW. for *West Goodwin* Lystønde og 2,1 Sm 72° fra *Deal Pier* Fyr, og lignende Dybder er fundet paa en Linie nærlig mellem denne Plads og Lystønden.  
Indtil Afmærkningen af Løbet er forandret, tilraades det at navigere med Forsigtighed i dette Omraade.  
c. 51° 14' N. 1° 28' E.
444. England. The Downs. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 371. London 1932.)  
En sort Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 51° 14' N. 1° 28' E., 2,0 Sm 73° fra *Deal Pier* Fyr.
445. England. Themsen Munding. Maplin Fyrtaarn ødelagt. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 9. Trinity House, London 1932.)  
*Maplin* Fyrtaarn paa c. 51° 35' N. 1° 04' E. er styrtet sammen, hvorfor Advarslen mod at navigere N. og W. om *Maplin Spil* Lys- og Klokketønde gentages.  
(E. f. S. Nr. 35/1953 og 42/2299 1931.)
446. England. Humber. Grundt Vand.  
(N. t. M. Nr. 358. London 1932.)  
E. f. S. Nr. 8/333 1932 annulleres og erstattes med:  
Farvandet mellem *Hessle Sand* og *Hull Middle* rapporteres at være betydelig tilsandet. Mellem *Hessle Sand* Lysbaad og *St. Andrew Dock* findes Dybder paa kun 1,2 m ved Springtids-Middellavvande.  
*St. Andrew* hydrauliske Taarn: c. 53° 54' N. 0° 22' W.

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

447. Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Sømærker inddraget.  
(N. t. M. Nr. 345. London 1932.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Sort Stumptønde paa c. 55° 12' N. 6° 59' W., c. 0,35 Sm 241° fra *Macgilligan Point Pile* Fyr.  
2. Sort Stumptønde paa c. 55° 10' N. 7° 02' W., c. 0,67 Sm 175° fra *Moville Pile* Fyr.
448. Irland E.-Kyst. Kingstown skiftet Navn.  
(N. f. S. Nr. 9/587. Berlin 1932.)  
Den irske Fristat har forandret Byen *Kingstowns* Navn til *Dun Laoghaire*. c. 53° 18' N. 6° 07' W.  
(Kort Nr. 283.)

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

449. Frankrig. Raz de Sein. Tévénec Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 351. London 1932.)  
*Tévénec* Fyr paa c. 48° 04' N. 4° 48' W. er atter tændt og lyser normalt.  
(E. f. S. Nr. 47/2527 1931.)
450. Afrika W.-Kyst. Mouta Secca (Moita Séca) Fyr. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 334. London 1932.)  
*Mouta Secca* Fyr paa c. 6° 07' S. 12° 16' E. er synligt i Pejlinger fra 8° til 203°.

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

451. Jugoslavien. Adriaterhavet. Babac Island Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 352. London 1932.)  
*Babac Island Fyr* paa c. 43° 57' N. 15° 24' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>; Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.
452. Jugoslavien. Adriaterhavet. Kozara Island Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 352. London 1932.)  
*Kozara Island Fyr* paa c. 43° 53' N. 15° 24' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm.

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

453. Røde Hav. Perim Island. Signal Hill. Fyr nedlægges.  
(N. t. M. Nr. 353. London 1932.)  
De to røde Lanterner, der vises fra Flagstangen paa *Lloyds Signal Station* paa c. 12° 39' N. 43° 24' E., vil fra den 1. April d. A. ikke mere blive vist. — Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

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

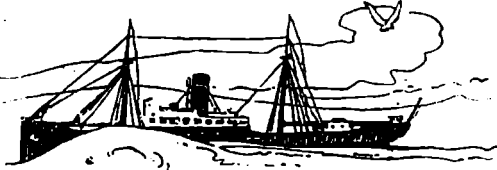
454. Malayiske Halvø S.-Kyst. Johore Stræde og Anduvning. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 328. London 1932.)
1. En sort Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt paa 1° 20' 58" N. 104° 03' 03" E.
  2. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa 1° 23' 40" N. 103° 59' 38" E.
  3. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa 1° 27' 16" N. 103° 52' 01" E. — Den sort- og hvidmalede Tønde tæt W. for (3) er permanent inddraget.
  4. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa 1° 28' 31" N. 103° 48' 19" E. — Den sort- og hvidmalede Tønde tæt W. for (4) er permanent inddraget.
455. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Rhio Stræde. Puller.  
(B. a. Z. Nr. 46/499. 's-Gravenhage 1932.)
1. En Pulle (Koral) med 10 m Vand er fundet paa 0° 45' 01" N. 104° 22' 33" E.
  2. En Pulle (Sten) med 7 m Vand er fundet paa 0° 43' 30" N. 104° 29' 33" E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

456. Danmark. Danmarks Skibsliste 1932.  
*Danmarks Skibsliste 1932*, den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe med Kendingssignaler samt Register over Handelsskibene, er udkommet.  
Forhandles fra Søkort-Arkivet. Pris: Kr. 7,00.

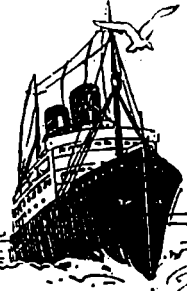
# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

**FUEL & DIESEL OIL**

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.



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

**BP** DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI **BP**

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDRLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON\* LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberts
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} Lamberts
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} Lambrose
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} Lambrose Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Skotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

TH. Cent. 8901-8888-8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Comparweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD»

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-  
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 12

FREDAG 18. MARTS 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### POLITIK OG SKIBSFART

Flertallet i Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om et Skoleskib mener, at Lovforslaget bør gennemføres, dog med den Ændring, at Byggesummen skal afholdes dels af den Staten tilfaldende Andel i Rest-Overskudet i Krigsforsikringen for danske Skibe, dels af de hidtil indgaaede og fremdeles indgaaende Beløb i Henhold til Loven om Navigatorers praktiske Uddannelse. Flertallet (Socialdemokrater, Konservative og Radikale) mener, at Hensynet til de unge Søfolks Uddannelse gør Anskaffelsen af et Skoleskib meget ønskelig; nogen Rolle har vel ogsaa Hensynet til Arbejdsbeskæftigelsen spillet — Bygningen af et saadant Skib giver Arbejde til ikke saa faa Hænder. Ellers kunde man jo saa meget billigere købe et af de eksisterende store Sejlskibe (der var et saadant i Markedet fornylig til en Pris af 35,000 Kroner), og for et halvt Hundrede Tusinde Kroner indrette det til Skoleskib.

Et Mindretal, Venstres Medlemmer af Udvalget, har ikke kunnet gaa med til Lovforslaget. Det er af den Formening, at Sønæringslovens Krav til de unge Navigatorers Uddannelse bør ændres. Det mener saaledes, at Sejlskibsuuddannelsen bør nedsættes, eventuelt helt bortfalde.

Søfartsraadet har som bekendt sluttet sig til Tanken om Bygningen af et Skoleskib, og alle er sikkert enige om, at *Skoleskibsuuddannelsen* er glimrende for de unge Mennesker, den bedst mulige Forskole til den faglige Uddannelse ombord i en Damper eller Motorskib. Men mange Folk indenfor Erhvervet deler Venstres Opfattelse, at *Sejlskibsuuddannelsen* ikke bør være obligatorisk. En god Sejlskibsuuddannelse er iøvrigt meget vanskelig at opnaa; det en ung Navigator kan lære ombord paa en Pæreskude, er sikkert af tvivlsom Værdi for ham, og af store Sejlskibe har vi efterhaanden ikke mange tilbage. Deres Antal svinder ind Aar for Aar. De unge Mennesker skal jo næsten ligge og betale for at komme med en af de store Sejlere, hovedsagelig Finner, der gaar paa Langfart, og som med gratis Besætning og ganske unge Mennesker som Kaptajner laver Smudskonkurrence til den øvrige Skibsfart.

Uden hektisk Interesse følger Skibsfartens Mænd i disse Dage den politiske Debat om Valuta-Ordningens Forlængelse. Det staar de fleste af dem ganske klart, at en Valuta-Kontrol er nødvendig for Landet, naar Eksporten af danske Varer vanskeliggøres af udenlandske Dekreter og Nødforanstaltninger. Det er selvfølgelig ubehageligt for Skibsfarten, at den nuværende Valuta-Ordning er synonym med Nedgang i Importen, altsaa færre eller mindre Ladninger, men samtidig indser den, at en Verdenskrise af den nuværendes Omfang og Rækkevidde kræver ekstraordinære Foranstaltninger.

I Krisetider er det nødvendigt, at alle trækker fra den samme Hammel — ellers kører Vognen let i Grøften!



## DET INTERESSANTE MØDE I PARIS

*Scandinavian Shipping Gazette* bringer et længere Referat af Det Internationale Handelskammeres Sø-Transport Komité's Møde i Paris sidste Uge. Det springende Punkt paa Mødets Agenda var Baltic and International Maritime Conference's Krav om Ophør af direkte og indirekte Ydelser til Skibsbyggere og Rederier. Den af Konferencen foreslaaede Resolution, som vi nedenfor gengiver in extenso og paa Engelsk, blev vedtaget med stor Begejstring af de Delegerede:

### Konferencens Resolution

"The Sea Transport Committee is gravely concerned at the continued and increasing depression in the shipping industry as reflected in the unemployment and under-employment of tonnage and resulting in the industry having to draw upon capital reserves to a dangerous extent. World trade is to-day possible no more than before the war. But world tonnage is considerably more than in 1914. This represents an unhealthy condition which if not checked, will tend to diminish the opportunities of regular and efficient maritime transport which have hitherto been enjoyed by and are essential to international commerce.

Prosperity can only be restored to shipping either by an increase in world trade, sufficient to absorb the increase in tonnage, or a reduction in tonnage competing for available trade, or both.

The present economic crisis having further postponed the prospect of substantial increase in world trade, it becomes necessary to consider the alternative of restricting the supply of tonnage. The increase in world tonnage since the beginning of the war is largely due to state ownership of and artificial state aid to shipping and shipbuilding which has resulted in an increase in the tonnage of many countries of from 50 to 400 per cent. At the same time, twelve million tons, or one-fifth of the world tonnage, is laid up and the rest is sailing often half full and generally at unremunerative rates.

The Sea Transport Committee recognises the desire of some countries to develop their mercantile marines both for commercial and defence purposes, but would point out that the pace of the increase of world tonnage is now defeating its own object, as subsidised fleets suffer as much as or more than unsubsidised vessels from the excess of tonnage.

The Committee recalls the findings of the International Chamber of Commerce in their trade barriers report and the conclusions of the World Economic Conference, 1927, that State subsidies constitute trade barriers, all the more dangerous because disguised and indirect; that they are a more palliative postponing the healthy restoration of trade and government should, so far as possible, refrain from having recourse to them.

The Sea Transport Committee is of opinion that in order to relieve the industry of the burden of excess tonnage the International Chamber of Commerce should confer with shipowners, bankers and other commercial interests concerned with a view to examining the possibilities of, and if possible formulating a scheme for, the reduction of surplus tonnage and of studying the question of subsidies in connection here with.

The Committee exclude from the above observations all subsidies or payments made under mail contracts at the ordinary market rate for the services performed. All other payments whether for building, purchasing or running of ships and whether by loan, guarantee or annual payment, including mail contracts to the extent of any excess payment over the market rate, should be brought under consideration.

In order to give practical effect to these proposals, the Committee requests the President of the International Chamber of Commerce to appoint a special Committee to examine the problem in its various aspects and to report as soon as possible."

Scandinavian Shipping Gazette's franske Korres-

pondent meddeler yderligere, at Folkeforbundets Transithandels-Sektion havde anmodet det Internationale Handelskammer om at revidere det af Kammeret for 5 Aar siden udarbejdede Eksposé angaaende de Hindringer, hvorved forskellige Nationer paa mere eller mindre uberettiget Vis generede Verdenshandelen og Skibsfarten. Resultatet af Handelskammerets Investigationer er i og for sig opmuntrende. Ganske vist er Forholdene i et Par Lande blevet endnu vanskeligere for Import og Skibsfart, men i de fleste Tilfælde er der sket Forbedringer, som fortjener Paa-skønnelse. En Række af de mest fornærmelige portugisiske Dekreter er saaledes forsvundet, for Eks. Diskriminationen i Havne- og Fyrafgifter, Lodspenge, Politiskat o. s. v. Særlig glædelig er ogsaa den ændrede Holdning, som de spanske Myndigheder nu indtager m. H. t. Toldbøderne. Alle Skibe, spanske som udenlandske, behandles ens. Som tidligere meddelt har den spanske Regering nedsat en Komité til at revidere Havne- og Toldregulationerne, og indtil videre synes det, som om Diskriminationen overfor den udenlandske Skibsfart er ophørt.

### DEN TRUENDE FARE

Japan fortsætter sin dristige Politik. Japanerne har forlængst lært, at Evropa er for svagt og uenigt til at foretage sig noget, og, hvis de lader sig overtale til at forlade Shanghai-Distriktet, forbliver de til varigt Minde om Europas Ydmygelse siddende i Manchuriet. De nordiske Lande har i det mindste den moralske Tilfredsstillelse, at deres Repræsentanter er de eneste, der alvorligt har krævet Folkeforbundets Indskriden overfor den tøjlesløse gule Imperialisme. Desværre synes det som om Japan vil benytte denne Anledning til at boykotte Varer fra Norden — et ganske betegnende Skridt, naar man husker, at Japans Undskyldning for sin militære Agressivitet var Kinas Boykotning af japanske Varer.

Evropas Stormagter har forøvrigt saa mange evropæiske Problemer at beskæftige sig med, at de i Øjeblikket maa lukke Øjnene for den gule Fare. Den Fare, der i Øjeblikket truer Evropas Økonomi mest, er Donaustaternes fortvivlede Forhold. Baade Østrig og Ungarn staar overfor Sammenbrudet. Dr. Benes, Tsjekoslovaekiets fremragende Statsmand, har længe set Faren, og har maaned til hurtig Handling. Og Premierminister Tardieu, Frankrigs stærkeste Mand, har straks taget Affære og udarbejdet et Forslag om et intimere økonomisk Samarbejde mellem Donaustaterne. Ogsaa den italienske Regering er blevet opskræmmed og har tilstillet de andre Stormagter et Cirkulære om den truende Situation. Sir John Simon, den engelske Udenrigsminister, er rejst til Genève for at drøfte det Tardieuske Forslag. Forhaabentlig enes de Herrer om en Ordning, der kan forhindre det økonomiske Sammenbrud, hvis Følger ikke alene vilde være katastrofale for Østrig og Ungarn, men ogsaa yderst alvorlige for det øvrige Evropa.

De italienske Statsmænd lægger ikke Skjul paa, at de ser visse Vanskeligheder i at acceptere det Tardieuske Forslag — Vanskeligheder, som er baade af politisk og økonomisk Natur. Paa den anden Side lader det heldigvis lil, at Frankrig og Italien er ved at finde hinanden. M. Tardieu har antydnet i Deputeretkammeret, at til Trods for, at de to Lande i de sidste 13 Aar ofte havde befundet sig i en vanskelig Situation overfor hinanden, betragtede han en Overenskomst mellem Italien og Frankrig med Hensyn til visse vanskelige Spørgsmaal, deriblandt Flaade-Pariteten og Tunis baade som ønskelig og sandsynlig. Med Hensyn til den økonomiske Rekonstruktion af Centraleuropa var Frankrig og Italien enige, sagde han, og dette var kun Begyndelsen. Hans Udtalelser hilstes med Begejstring af alle Partier.

# 287000 FÆRRE PASSAGERER

Nedgangen i Passager-Trafiken i 1931 over  
Atlanten er for samtlige Atlanterhavslinier op-  
regnet til at være 286,897 mindre end i 1930.

## 100 MILLIONER DOLLARS TAB

## Kanas kostbare Statsskibsfart

Det norske Generalkonsulat i Montreal belyser i en Indberetning Resultatet af Kanada's statsdrevne Skibsfart.

Som bekendt var Kanada et af de Lande som under og efter Krigen byggede sin egen Handelsflaade. Medens andre Lande som indlod sig paa det samme Eksperiment, som De Forenede Stater, og Australien, har likvideret sine Foretagender helt eller i væsentlig Grad, har Kanada fortsat. Tabene paa Kanas Statsskibsfart ventes at ville sætte ny Rekord for 1931.

Hvis Landet havde skillt sig af med sin Flaade da Konjunkturerne brød sammen, kunde det havde sluppet fra det med et Tab paa omkring 30 Mill. Dollars. Imidlertid fortsattes Driften, og stadig med Tab. Resultaterne har nærmest været tragiske. De er fra 1919:

Overskud	Tab efter Afskrivninger og Renter til Regeringen
1919.. \$ 1,056,000	Ingen Renter beregnet
1920.. » 1,293,525	—
Underskud	
1921.. \$ 2,210,724	\$ 8,047,635
1922.. » 2,384,189	» 9,649,479
1923.. » 1,864,293	» 9,368,670
1924.. » 1,440,880	» 8,830,609
1925.. » 948,053	» 7,687,513
1926.. » 90,159	» 6,687,221
1927.. » 720,735	» 7,086,940
1928.. » 1,209,083	» 7,545,525
1929.. » 878,907	» 5,028,758
1930.. » 834,211	» 5,844,557
1931..	Resultatet endnu ikke offentliggjort.

Hvis der medregnes Afskrivning og Renter til Regeringen for de to første Aar, finder man, at Statsskibsfarten har kostet Kanada mere end 80,000,000 Dollars. Desuden maa man regne med et stort Tab paa Værdien af de Skibe som endnu er i Drift. 30 af disse Skibe er bogført med en Værdi af omkring 28,000,000 Dollars, hvilket vil sige omkring 115 Dollars pr. tons. Hvad Skibene virkelig er værd er vanskeligt at sige, men det er tvivlsomt om de kunde sælges for mere end 20 Dollars pr. dw. tons (U. S. Shipping Board har solgt nogle Skibe til 5 Dollars pr. tons og opnaaede i Gennemsnit ikke 20 Dollars pr. tons).

Allt i alt kommer saaledes Kanas Tab paa den statsdrevne Skibsfart fra December 1918, da det første Skib blev søsat til Udgangen af 1930, til hvilket Tidspunkt den sidste Rapport gaar, paa mere end 100 Mill. Dollars.

## IGEN EN STIGNING

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederforening havde i Tirsdags alt i alt 119 Skibe paa 244,452 Tons Brutto, 381,823 Tons Dødvægt. Altsaa en Stigning paa 8,352 Tons Dødvægt.

Der er desuden oplagt ca. 30,000 Tons anden Tonnage tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederforeningen. Heri er dog ikke medregnet den oplagte Sejlskibstonnage.

## „DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 15. Marts 1932.

Den kraftige og uventede Stigning i Pundet foraar-sagede øjeblikkelig en meget uvelkommen Stillstand i de fleste Fragtmarkeder og desværre en Afsnappelse af de i Forvejen stærkt reducerede Rater, hvortil kommer en formindsket Fragtindtægt for de Baade, som har Fragten i andre Møntsorter end Sterling.

Det var just ikke den Vej, det skulde gaa, og disse Kurssvingninger — i Forbindelse med Kreditindskrænkning, Importrestriktioner, Børs- og Banksensationer — sætter Udviklingen endnu mere tilbage. Det bliver næsten umuligt at disponere under saadanne Forhold, og først og fremmest gaar det ud over Skibsfarten og alle de med Skibsfart forbundne Virksomheder.

Der er ikke meget godt at sige om noget Marked, men en Tilfredsstillelse er det, at de nordamerikanske Markeder — inklusive Vestindien — ser ud til at kunne absorbere en større Tonnagemængde end Tilfældet har været længe, og de allersidste Afslutninger viser ogsaa Fremgang i Raterne. Disse vigtige Markeder har i lange Tider været ualmindelig deprimerede, og en fortsat Fashid vil virke velgørende paa hele Fragtmarkedet.

## TRÆLASTMARKEDET

er helt og holdent uforandret, og der vil vanskelig kunne ske noget af Betydning, før Russerne paabegynder Befragtningen. Det meddeles nu, at Russerne, »urrite offers« for Kontrakter og enkelte Rejser, basis 49/6 8/1,100 Stds. Hvidehavet U.K. Kont.; 43/- 12/1,500

fr. Props W. Hartlepool; 38/6 6/1,000 Stds. Leningrad U.K., 33/- 9/1,250 fr. Props Leningrad. W. Hartlepool. Disse Noteringer maa sikkert forbedres betydelig for at tiltrække Tonnage.

## KUL, KOKS etc.

Nye Laster ser sjældent Lyset, og Noteringerne — ligeegyldig i hvilken Retning — er endnu en Kende svagere. London Koks indikerer ca. 6/3, Rotterdam/Kbhvn. Kr. 5.90, Antwerpen/god dansk Havn 5/9 à 6/3. Østkysten/Vejle 4/3 18/2,200 T., Sønderborg 5/1½ d. 11/1,300 T. Nykøbing F. 5/1½d. 1,200 T. Seaham/Nørresundby 5/3 1,400 T. Humber/Aarhus 4/- 2,600 T. Tyne/Malmø rapporterer en Slutning til 3/9 2,000 T. med 75 Øre Losning, og Danzig/Ghent 3/10½d. 3,200 T. Efterspørgselen fra Danzig til danske Havne er meget begrænset. For 1,800 T. til Aarhus noteres Kr. 5 og til Kbhvn. ca. 4/- for store Baade med 1,000 T. Losning.

## MIDDELHAVET

Efter at 7/- var gentaget til Genua for 6/7,000 Tonnere faldt Markedet sidst paa Ugen til 6/9 6/6d.; Efterspørgselen er stadig ret god og store Baade »scarce«, hvorimod mindre Baade ikke har saa godt Marked. Østkysten/Barcelona noteres i 9/- 12/1,600 T., Marseille 7/3 7/4½d. 4.200 T., Neapel 7/6d. 2/3,000 T., Oran 7/- 6,000 T., Alexandria 8/- 5,000 T. og Wales/Alexandria eller Port Said 7/- 6/7,000 T., Tunis 7/3 4,300 T., Sicilien 7/10½ 2,500 T., Øerne 6/9 6/10½ 25/4,000 T., Danzig/Genua 7/10½ 6,500 T., Neapel 8/3, Adriatic 9/3. Rotterdam/Genua 6/9 4/5,000 T.

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

## »Orient«: Intet Udbytte

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Orient« har vedtaget af Overskudet for 1931, som inklusive Overførsel fra 1930 andrager 1,070,224 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen efter Afholdelse af Administrations- og Renteudgifter, 231,261 Kr., at afskrive 700,000 Kr. paa Skibene.

Paa Fonds og Aktier afskrives 30,000 Kr., og til Survey- og Kedelfond henlægges 5,424 Kr. Restbeløbet 103,539 Kr. overføres i ny Regning.

## Dansk-Norsk: Intet Udbytte

Det dansk-norske Dampskibsselskab har afsluttet sit Regnskab for Aaret 1931. Det udviser et Underskud paa 8,634 Kr., som overføres til 1932.

## Ursus: Intet Udbytte

Dampskibsselskabet »Ursus« har afholdt Generalforsamling. Brutto-Fragten har været Kr. 585,889.66, hvortil kommer en fra f. A. overført Saldo Kr. 5,985.55. Efter Fradrag af Omkostninger og diverse Udgifter, ialt Kr. 551,973.62, samt Kontorhold, Honorar til Rederen, Skibs-

førernes Kaplak og Tantieme til Bestyrelse og Reder, ialt Kr. 10,984.96, fremkommer et Overskud af Kr. 28,916.63, der fordeles saaledes: Afskrivning paa Skibene 20,000 Kr., Henlæggelse til Reservefond 3,000 Kr., Overførsel i ny Regning Kr. 5,916.63.

## Dansk-Fransk: Intet Udbytte

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har fordoblet Driftsoverskudet, der andrager 307,743 Kr. Netto-Overskudet bliver 87,101 Kr., der sammen med 112,899 Kr., som overføres fra Reserve- og Amortisationsfonden og afskrives paa Skibene.

## Myren: Intet Udbytte

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Drifts-Overskudet for 1931 (inkl. Saldo fra f. A. Kr. 32,296.50) andrager Kr. 199,126.37.

Efter Fradrag af Administrations-Omkostninger, Renter etc. bliver Netto-Overskudet Kr. 81,788.81, heraf foreslaar Bestyrelsen at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi Kr. 60,000 i Forbindelse med Kr. 119,879.21 fra Dispositions-fonden og overføre Drift-Saldoen Kr. 21,788.81 til 1932.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Likvidationen af Skagerak

Dampskibs-Aktieselskabet Skagerak, der i Fjor traadte i Likvidation, holdt Tirsdag afsluttende Generalforsamling med Højesteretsagfører Fenger som Dirigent.

Skibsreder Marius Nielsen aflagde Likvidationsregnskabet, der viser en Brutto-Indtægt paa 208,488 Kr. Efter Fradrag af de forskellige Omkostninger fremkom et Underskud paa 16,791 Kr., der overføres til Tabskontoen. Skibenes bogførte Værdi androg den 31. December 1930: 1,701,482 Kr. og er i Aarets Løb solgt for 1,523,475 Kr., ulsaa med et Tab paa 178,000 Kr., hvortil kommer de overførte Tabssaldi paa 88,400 Kr. for 1930 og 16,791 for 1931. Præference-Aktionærerne har à conto faaet udbetalt 20,151 Kr., og af Værdier i Selskabet er endnu tilbage Værdipapirer for 5940 Kr. samt et Krav i Henhold til løbende Retssager paa 57,946 Kr. Selskabets Aktiekapital er 65,625 Kr. og Præference-Aktiekapitalen 300,000 Kr.

## Det nye Skib til Kalundborg-Aarhus

Der har været afholdt Licitation over Bygningen af Statsbanernes nye Skib til Kalundborg—Aarhus Overfarten. Efter Opfordring deltog syv danske Skibsværfter i Licitationen. Afgørelsen paa denne er allerede truffet. Entreprisen tilfaldt Nakskov Skibsværft. Summen vil ikke blive offentliggjort.

Det nye Skib, som Statsbanerne bygger, bliver et Søsterskib til »Kalundborg«, der saltes i Fart i Fjor. Det bliver af samme Størrelse og i alt væsentlig indrettet paa samme Vis som »Kalundborg«. Kun vil man af Hensyn

til Beboerne paa Samsø gøre det muligt at medtage Flytteomnibusser. Af den Grund har man maattet flytte Rygesalon en Etage højere op, Herved opnaar man samtidig, at Udsigten bliver noget bedre fra Salonen end fra den tilsvarende Salon paa »Kalundborg«.

Skibet er legnet af Teknikerne i Statsbanernes Søfartsafdeling. Det er beregnet paa at medføre 1200 Passagerer. Desuden skal der ligesom paa »Kalundborg« være Plads til 25 Automobileer — for »Kalundborg«s Vedkommende har det i øvrigt vist sig, at man ved særlig omhyggelig Stuvning er i Stand til at medtage indtil 38 Kørelojer.

Ligesom »Kalundborg« bliver det nye Skib et Motorskib med enkelt totaktsvirkende Motor. Bygningen regner man med vil staa paa i et Aars Tid. I den Tid vil der være skabt Arbejde til mellem 200 og 300 Mand, siger »Berl. Tid.«

»Kalundborg« blev i sin Tid bygget hos Burmeister & Wain.

\* \* \*

## PERSONALIA

## 25 Aars Jubilæum

Dampskibsfører C. J. Voigt Albertsen, Ommel, fejrede den 15. Marts sit 25 Aars Jubilæum i Dampskibsselskabet »Hejmdal«, København. Albertsen blev antaget 1907 i Selskabet og har været Styrmand med flere af Selskabets Skibe og Fører af Dpsk. »Simone«, Dpsk. »Askø« og er for Tiden Fører af Dp. »Manø«.

## FRAGTBEREININGEN fortsat

Donau har gjort noget til 14/6 15/- B/H, 16/6d. 17/- Danmark og kan gentage disse Rater, maaske betales 17/6d. for mindre Baade til danske Havne. Frugt fra Spanien noteres uforandret i 19/6 20/- for 100,000 cfb., Fosfat Sfax/Rouen 28½ FF., Esparto Sfax og Susa/Sunderland 16/6, Salt Trapani/Norge, nordligst Harstad, 11 Kr.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal ligger upaaget. Cuba har gjort store Forretninger til Rater mellem 15/3 45/7,000 T., optil 16/6 for 35/4,000 T. og er stadig et fast Marked. Korn fra Gulfen til Hamburg eller Bremen betalte 11½ c., og for Kul, Bomuld, Lumber o.s.v. noteres uforandrede Rater, men Tonnagen er for en Gangs Skyld ikke særlig fyldig repræsenteret, og samtidig med en udvidet Efterspørgsel efter Timecharter Tonnage i Vestindien, bør de næste Slutninger kunne vise Fremgang.

Vancouver fortsætter med at tage Baade paa berth til 22/6 24/- April.

## SYDAMERIKA

hjemgaaende har været forholdsvis aktiv hele Ugen igennem, til noget svingende Rater og lavere Noteringer for prompt. Marts Positioner betinger nu ikke mere end 18/6 18/9, April noget lignende og Maj ca.

18/- Basis San Lorenzo/U.K.B/H, og til Skandinavien ca. 20/6 Marts/April, 20/- 20/6 April/Maj.

## ØSTEN

Australien fortsætter at tage April/Maj Baade til omkring 30/- fra Sydlandet, 28/6 28/9 Vestlandet og til Shanghai indikeres aller 18/- 18/6 Basis Sydamerika eller Victoria. Vladivostock har forbedret Raten til 25/9 R/H 5/8,000 T., 26/3 2,000 parcel, Marts/April, 7 indikerer nu 27/6 for Marts Annullering. Indien har som sædvanlig intet »outlet« for Tramptonagen. Maj Beira/U.K. Kont. 7,200 T. Marts/April fik 18/6d.

## TIME-CHARTER

Vestindien har haft en lille »spurt«, men Rateforbedringen er ikke særlig stor, og Dollaren er samtidig gaaet ned.

2,400 T. Rundrejse 90 c. \$1. og \$1.05; 5,550 T. M/V Rundrejse 75 c.; 4,100 T. 70 c.; 3,200 T. 80 c.; 3,135 T. 87½ c.

Trip across: 5,200 T. Lev. New York Tilbagelev. U.K. Kont. \$1.; 3,750 T. Lev. New York Tilbagelev. Danmark \$1.; 8,320 T. Lev. Japan Tilbagelev. U.K. Kont. via Pacific 95 c.

## Den nye Motorfærge

Fra Svendborg Skibsværft blev i Torsdags søsat den nye Motorfærge til Sydfynske Dampskibsselskabs Rudkøbing—Marstal Route. Ved Stabelafløbningen var Sydfynske Dampskibsselskabs Bestyrelse til Stede, og Daaben foretoges af Grevinde Ahlefeldt Laurvig Bille til Egeskov.

Den nye Færge er 88 Fod lang, 22 Fod bred og 8 Fod dyb, og foruden 18 Biler kan den overføre 350 Passagerer. Den er bygget som den Færge samme Værft har leveret til Spodsbjerg—Nakskov-Ruten, men er noget mindre. Den nye Færge er forsynet med en 200 HK.-Frich Dieselmotor, og den skal kunne skyde en Fart af godt 10 engelske Mil i Timen. 1. Maj skal den indsættes paa Ruten.

»Japetus Stenstrup« i Dok paa Svendborg Skibsværft  
Naar den danske biologiske Stations Damper »Japetus Stenstrup« paa Mandag tages i Dok ved Svendborg Skibsværft, bliver det sidste Gang, at denne Statsinstitutionens lille Damper kommer til Eftersyn, siger »Svendborg Amtstidende«.

»Japetus Stenstrup, der under Navnet »Sallingsund« er bygget 1873 ved Burmeister & Wains Skibsværft til Postvæsenet og til Fart i Sallingsund, vil til Efteraaret blive solgt til Ophugning. Det afløses af den nye Damper, som for Tiden er under Bygning ved Aalborg Skibsværft og som ventes afleveret i Løbet af Eftersommeren.

POSITIONSLISTE  
PR. 15. MARTS 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Kbhvn. 10.3.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Leith 5.3. til Algier.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Oslo 11.3.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Teneriffe 12.3.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Leixoes 16.3. til Kbhvn.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Penang 13.3.  
s.s. *Alsund*, Petersen, afg. Norfolk 9.3. til Martinique.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Azores 8.3. p. R. t. Southampton.  
m.s. *Annam*, Knudsen, afg. Melbourne 25.2. til Adén.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. forv. 23.3.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 2.3. til Kbhvn.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Shanghai 12.3.  
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Cardiff 1.3. til Benghasi.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Fremantle 10.3.  
m.s. *Australien*, Krarup, ank. Nakskov 12.2.  
s.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, ank. Esbjerg 13.3.  
s.s. *Benedikt*, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 15.3. til Vestnorge.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Bordeaux 15.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blifh 12.3.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. London 11.3.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. New Orleans 8.3.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Buenos Aires 10.3. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Bendsen, afg. Boston 13.3.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Antwerpen 6.3.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 21.3. til Gdynia.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Norfolk 9.3.

## C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Amsterdam 8.3.  
m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Jonson, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Aalborg 2.3. til Buenos Aires.  
s.s. *Charkow*, Kajs, afg. Aarhus 16.3. til Antwerpen.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Perim 14.3. p. R. t. Suez.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Rockall 9.3. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. New York 10.3.  
s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Kobe 8.3.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 17.3. til Kbhvn.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Vladivostock 10.3. til Singapore.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 24.3. til Aalborg.  
s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 19.3. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik forv. 15.3.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Dennis Head 13.3. p. R. t. Nyborg.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brøcks, afg. Catania 21.3. til Messina.

s.s. *Elie*, Clausen, afg. Oran f. B. 7.3. til London.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Bangkok 10.3. til Singapore.  
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Dunston 15.3.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, pass. Punt Arenas 11.3. p. R. t. Los Angeles Harbor.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faalborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Væring, pass. Perim 12.3. p. R. t. Suez.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 18.3. til Newcastle.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Kbhvn. forv. 17.3. til Aabenraa.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Hamborg 11.3.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Kbhvn. 26.2.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.

DEN AMERIKANSKE STAT  
OG SCANTIC-LINJEN

»Scandinavian Shipping Gazette's amerikanske Korrespondent erfarer, at United Shipping Board, ultsaa den amerikanske Stat, har bevillet et Laan paa 888,384 Dollar til Udvidelse af Passager-Akkomodation paa fire af de af Moore McCormack's American Scantic Line paa skandinaviske Havne løbende Skibe. De paagældende Skibe erhvervede Moore McCormack fra Shipping Board i 1927.

s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Bordeaux 8.3.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Newport News 9.3.  
m.s. *Fredericia*, Roholin, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 18.3. til Kbhvn.  
s.s. *Georgia*, Christensen, afg. New York 5.3. til Kbhvn.  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Cambridge 9.3.  
s.s. *Grøntand*, Meinertz, ank. Flensburg 14.3.  
m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. San Pedro 3.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Gdynia 12.3.  
s.s. *Halland*, afg. Cardiff 12.3.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 10.3. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 19.3. til Stettin.  
s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Bronér, ank. Melbourne 12.3.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Finisterre 14.3. p. R. t. Antwerpen.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 25.2.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 12.3.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Kobe 11.3. til Vladivostock.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 11.3.

## K

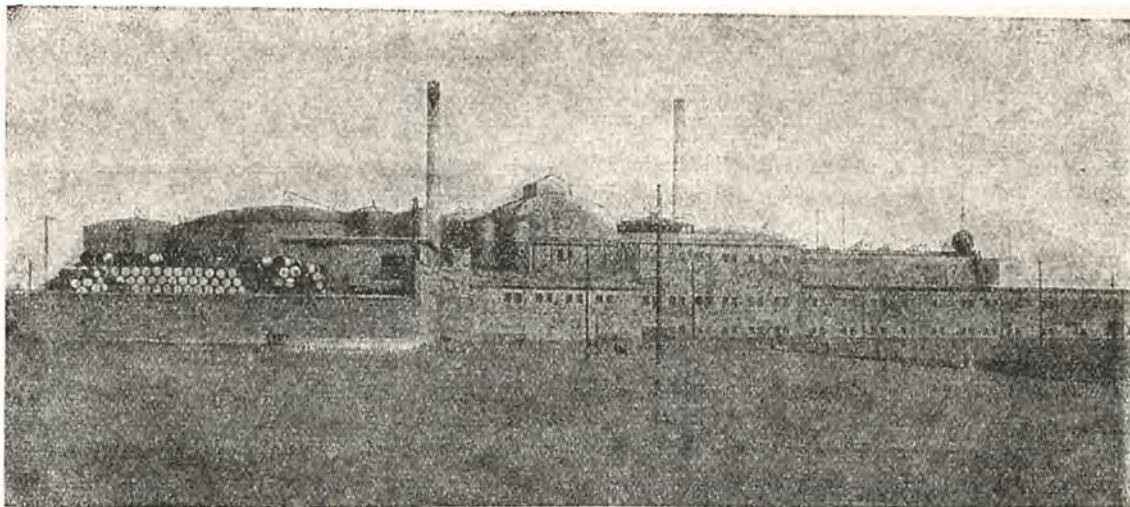
s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Liverpool 21.3. til Swansea.  
s.s. *Kentucky*, Hejde, ank. Galveston 11.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Gaudin 11.3. til London.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig 8.3. til Preston.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. 3. 1932

LONDON	18,16	MADRID	38,65
NEWYORK	501,50	AMSTERDAM	202,85
BERLIN	119,75	STOCKHOLM	98,75
PARIS	19,90	OSLO	98,75
ANTWERPEN	70,10	HELSINGFORS	8,45
ZÜRICH	97,50	PRAG	15,00
ROM	26,15		

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



FABRIK I FRIHAVNEN

SMØREOLIE — BRÆNDSOLSOLIE

IMPORT I TANKDAMPERE

Specialitet:

VERITAS-DIESELMOTOROLIE

Den mest økonomiske og absolut gennemprøvede Olie

ANVENDT AF VERDENS FØRSTE  
DIESELSKIBE FRA START TIL DATO

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER OG KONSISTENSFEDT  
MARINEOLIE — TURBINEOLIE

**Største Speciallaboratorium i Skandinavien.**

Kemiske og tekniske Undersøgelser og Raad i alle Smøreproblemer  
til Disposition for alle Virksomheder.

**HOVEDKONTOR: KVÆSTHUSGADE 3.**

**J. W. PAULIN**  
 STEVEDORE  
 REDERI  
 BEFRAGTNING  
 WIBORG - FINLAND  
 TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER

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

WIBORG

KØBENHAVN

s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiuszko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 6.3.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Marseille 13.3.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. San Domingo 12.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Malaga 10.3. til London.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Moss 14.3. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fredericia-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Windau 16.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Suez 10.3. til Adén.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Gandia 8.3. til Hamborg.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 19.3. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Murmansk 14.3.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Granton 13.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Skien 16.3. til Buenos Aires.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Kbhvn. 11.3. til Middlesbrough.  
 m.s. *Mexico*, Wolf-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tanger forv. 18.3. til Ceuta.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Naskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Hull 11.3.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Antwerpen 2.3. til Charleston.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Casablanca 13.3.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Bilbao 9.3. til Pomaron.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 18.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. San Pedro 21.2.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. Hull 13.3.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Barcelona 10.3.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Panama Kanalen 9.3. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Prilula*, Bastholm, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Ayr 10.3. til Bilbao.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz afg. Kbhvn. 10.3.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. 21.3. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 23.3. til Odense.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Aberdeen 11.3.  
 s.s. *Saga*, Falk, afg. Trondheim 15.3.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 14.3. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotta*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 13.3.  
 s.s. *Selne*, Bellec, afg. Dunkirk 15.3. til Havre.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Burntisland 5.3. til Barcelona.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, ank. Seattle 3.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Ayr 10.3.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Gdynia 14.3. til Danzig.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Sta Pola 11.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 14.3.

s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Antwerpen 13.3.

s.s. *Stadion II*, afg. Aarhus 15.3.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Caibarien 11.3.  
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Shanghai 12.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Helsingør 13.3. til Boston.  
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Antwerpen 16.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Horsens Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 19.3. til København.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Vladivostok 3.3.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. Kbhvn. forv. 14.3. til Malmø.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 15.3. til Middelfart.  
 s.s. *Tjaldur*, Hav, Esbjerg 11.3.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 23.3. til Casablanca.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Cape Verde 9.3. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Trondhjem*, afg. Kbhvn. 15.3. til Stettin.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Valencia 15.3. til Cartagena.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Nueritas 7.3.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Faaborg 12.3.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Kalundborg 14.3.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. San Pedro 11.3.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), afg. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Buenos Aires 27.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 29.3. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 12.3.

## Y

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



## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 14. MARTS 1932

3/m Sk. *Ellsabeth*, Grube, pass. Skagen 13.3.  
 3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Douglas 12.3.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Ballina 8.3.

## 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: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### Toldbodens Motorfærge

ved N. P. Winding (V. Steen's Eff.) anbefaler sig med

### MOTORBADE

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trossføring

Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 19,717

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve  
Patent Mønje

Kobberstof for Træskibe  
Grøn Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1870)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. = Cadenius Kotka

### O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö - Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

### WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö - Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Baltic og International Maritime Conference

og The Finnish Shipbrokers Association.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 16. Marts 1932.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## Danmark.

### 457. Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Farvande.

Paa Grund af Isforholdene kan Afmærkningen i de *danske* Farvande ikke forventes at være paa Plads.

### I. Østersøen.

### 458. Sverige. Opmaalingsarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 10/610. Stockholm 1932.)

I Tiden Maj—September 1932 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidig dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag:

1. I *Luleå* Skærgaard.
2. I *Stockholm* Skærgaard.
3. Til Søs udenfor *Söderarm* og *Sandhamn*.
4. Til Søs E. for *Gotland*.

Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Mærker med de i Kortene angivne Sømærker.

### 459. Sverige. Blekingekysten. Lys- og Fløjtetønden Klotet inddraget for Is.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Lys- og Fløjtetønden *Klotet* paa c.  $56^{\circ} 00' N.$   $15^{\circ} 48' E.$  er inddraget paa Grund af Isforholdene.

### 460. Sverige. Ölandsrev Fyrskib. Undervandsklokke midlertidig ude af Virksomhed.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Ölandsrev* paa c.  $56^{\circ} 07' N.$   $16^{\circ} 34' E.$  er for Tiden ude af Virksomhed.

### 461. Sverige. Hävringe Fyrskib inddraget for Is.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Hävringe* paa c.  $58^{\circ} 33' N.$   $17^{\circ} 31' E.$  er inddraget paa Grund af Isforholdene.



462. Sverige E.-Kyst. Västra Ramsholmen Fyr slukket for Is.  
(U. f. a. Nr. 10/662. Stockholm 1932.)  
Västra Ramsholmen Fyr paa c. 58° 34' N. 16° 51' E. er slukket paa Grund af Isforholdene.
463. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder inddraget for Is.  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
Lystønde *Viksten* c. 58° 47' N. 17° 58' E. Lys- og Fløjtetønde *Bredgrund* c. 58° 44' N. 17° 53' E.
464. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Almagrundet Fyrskib inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 08' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
465. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Revongegrundet Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Lys- og Fløjtetønden *Revongegrundet* paa c. 59° 15' N. 19° 01' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
466. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Svenska Björn Fyrskib inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

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

467. Danmark. Sundet. Sletten Havn. Havnefyr atter tændt.  
Sletten Havnefyr paa c. 55° 57',<sub>2</sub> N. 12° 32',<sub>5</sub> E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 10/432 1932.)
468. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Lystønder inddraget for Is.  
Lystønderne *Drogden dybe Rende Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4, A, B, og C*, er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærker.  
Lystønde *Nr. 1*: c. 55° 37' N. 12° 42' E.
469. Danmark. Sundet. Flinterenden. Lystønder inddraget for Is.  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Saltholm-Flak NE*. c. 55° 42' N. 12° 51' E. *Nordre-Flint* c. 55° 38' N. 12° 52' E.  
*Søndre-Flint SE*. c. 55° 35' N. 12° 50' E. (Ombyttet med Vintersømærke).
470. Sverige. Sundet. Pinhättan Lystønde inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)  
Lystønden *Pinhättan* paa c. 55° 45' N. 12° 52' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
471. Danmark. Store-Bælt. Lystønder inddraget for Is.  
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:  
*Smørstakken* c. 55° 08' N. 10° 54' E. *Lohals-Hage* c. 55° 09' N. 10° 54' E.
472. Danmark. Lille-Bælt. Als-Fjord. Snogbæk-Hage Sømærke flyttet.  
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Snogbæk-Hage* paa 54° 59' (25") N. 9° 45' (11") E. er flyttet c. 35 m ind mod Grunden og ligger nu i 8 m Vand, netop inde i *Soltrupskov Fyrs grønne Vinkel*.  
(Kort Nr. 320, 293, 282, 241 og 298. Søm.-Fort. Side 58 Nr. 19.)

**473. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Middelgrund S. Lystønde inddraget for Is.**

Lystønden *Middelgrund S.* paa c.  $54^{\circ} 51' N.$   $9^{\circ} 51' E.$  er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød Spirtønde.

(Se Tillæg.)

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

**474. Sverige. Opmaalingsarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 10/610. Stockholm 1932.)

I Tiden Maj—September 1932 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidig dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten paa Kysten og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag:

1. I *Göteborg* Skærgaard.
2. I *Bohuslän* Skærgaard.

Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Mærker med de i Kortene angivne Sømærker.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**

**475. England. Themsen Anduvning. North Edinburgh Channel. Shingles Patch Nr. 2 Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 10. Trinity House. London 1932.)

Den hvid- og sortternede Stumptønde *Shingles Patch Nr. 2* paa c.  $51^{\circ} 32' N.$   $1^{\circ} 18\frac{1}{4}' E.$  er flyttet c. 35 m SW. efter og ligger nu  $2,7$  Sm  $39^{\circ}$  fra *South Shingles* Baake.

**476. England. Themsen Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(N. t. M. Nr. 10. Trinity House, London 1932.)

Omkring den 24. Marts d. A. vil Fyrskibet *Mid-Barrow* paa c.  $51^{\circ} 35' N.$   $1^{\circ} 10' E.$  midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrskib, der fører Fyrlanternen paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren bliver uforandret, medens Taagesignalet bliver To-Stød hver  $1^m$ , hvert af Stødenes Varighed  $2^s$ . — Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.

**477. England. Themsen Munding. NW. Shingles Baake ødelagt.**

(N. t. M. Nr. 372. London 1932.)

NW. *Shingles* Baake paa c.  $51^{\circ} 32' N.$   $1^{\circ} 12' E.$  er ødelagt.

**478. England. Humber. Fyrbelysning forandret.**

(N. t. M. Nr. 409. London 1932.)

1. En sort Lystønde *Hessle Cliff*, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c.  $53^{\circ} 43' N.$   $0^{\circ} 27' W.$ , 539 m  $154^{\circ}$  fra *Hessle* hvide, faste Fyr.
2. *Hessle* hvide, faste Fyr er slukket.
3. Lysflaaden *Hessle Sand* er flyttet c.  $0,8$  Sm E. efter til c.  $53^{\circ} 43' N.$   $0^{\circ} 23' W.$ ,  $0,86$  Sm  $176\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *St. Andrew* hydrauliske Taarn.

(E. f. S. Nr. 10/446 1932.)

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

**479. England W.-Kyst. Amlwch. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 372. London 1932.)

*Amlwch* hvide og røde, faste Fyr paa c.  $53^{\circ} 25' N.$   $4^{\circ} 20' W.$  er nedlagt.

480. Frankrig. Lorient. Banc du Ture NW. Lystønde udlagt.  
(A. a. N. Nr. 10/435. London 1932.)  
En rød Lystønde, *Bouée NW. du Banc du Ture*, der viser grønt Lys med Gruppe-  
Formørkelser, To-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, er  
udlagt paa c. 47° 43' N. 3° 22' W. som Erstatning for den Tønde, der tidligere afmærkede  
Banken.
481. Forende Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Fyrskib. Taagesignal  
forandres.  
(N. t. M. Nr. 9/519. Washington 1932.)  
Omkring den 25. Marts 1932 forandres Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Barnegat*  
paa c. 39° 46' N. 73° 56' W. til Tyfon, som giver Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 17<sup>s</sup>.

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

482. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. W.-Kyst. Pensacola Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 9/529. Washington 1932.)  
Omkring den 21. Marts 1932 forandres *Pensacola Fyr* paa c. 30° 21' N. 87° 18' W.  
til at vise hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1,4<sup>s</sup>, Mørke 18,6<sup>s</sup>.
483. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt Indløb. Sand Island  
Fyr. Oplysning om Radiofyr.  
(N. t. M. Nr. 8/468. Washington 1932.)  
Radiofyret *Sand Island* paa 30° 11' 15" N. 88° 03' 02" W. benytter nu Bølgelængden  
286 kc/s. Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Radiosignalet uafbrudt, og  
i klart Vejr afgives det dagligt i det tredje Kvarter af hver Time.  
(E. f. S. Nr. 12/545 1930.)
484. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Pass Fyr. Oplysning om  
Radiofyr.  
(N. t. M. Nr. 8/460. Washington 1932.)  
Radiofyret *Sabine Pass* paa c. 29° 43' N. 93° 51' W. benytter nu Bølgelængden  
314 kc/s. Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Radiosignalet uafbrudt, og i klart Vejr  
afgives det dagligt i det fjerde Kvarter af hver Time.  
(E. f. S. Nr. 12/546 1930.)
485. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass Fyr. Oplysning om  
Radiofyr.  
(N. t. M. Nr. 8/471. Washington 1932.)  
Radiofyret *Aransas Pass* paa c. 27° 52' N. 97° 03' W. benytter nu Bølgelængden  
314 kc/s. Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Radiosignalet uafbrudt, og i klart Vejr  
afgives det dagligt i det fjerde Kvarter af hver Time.
486. Karaibiske Hav. St. Andrews Island. Courtown Cays. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 8/474. Washington 1932.)  
Paa den ESE.-lige *Cay, Courtown Cays*, er paa c. 12° 24' N. 81° 27' W., c. 18 Sm  
SE. for *St. Andrews Island*, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>,  
Mørke 1,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 14 Sm. Taarn. Fyret er ubevogtet.
487. Haïti. Gravois Point. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 363. London 1932.)  
*Gravois Point Fyr* paa c. 18° 01' N. 73° 54' W. viser nu hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
Iøvrigt uforandret.
488. Brasilien. Bol Point. Oplysning om Fyrs Plads.  
(N. t. M. Nr. 388. London 1932.)  
*Bol Point Fyrs* nøjagtige Plads er 23° 58' 40" S. 45° 15' 00" W., c. 1/2 Sm 265°  
fra den i Kortet angivne Plads.

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

489. Frankrig. Marseille. Digue Extérieure Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 9/391. Paris 1932.)  
*Digue extérieure* Fyr paa c.  $43^{\circ} 20' N.$   $5^{\circ} 20' E.$  er forandret og viser nu grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $3,1^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $10,1^s$ .  
Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er formørket mellem Pejlingerne  $295^{\circ}$  og  $325^{\circ}$ .
490. Italien W.-Kyst. Spezia Anduvning. Torre Scuola Skær. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 36/79. Genua 1932.)  
*Torre Scuola* Gruppe-Blinkfyrs nøjagtige Plads er 2900 m  $14^{\circ}$  fra *Isola del Tino* Fyr. Fyret er formørket i en Vinkel paa  $31^{\circ}$  i omtrentlig NW.-lig Retning. Synsvidde: 11 Sm. c.  $44^{\circ} 03' N.$   $9^{\circ} 51' E.$   
(E. f. S. Nr. 6/253 1932.)
491. Ægæiske Hav. Problaka Bugt skiftet Navn.  
(N. t. M. Nr. 362. London 1932.)  
*Problaka* Bugt har skiftet Navn til *Trygona* Bugt. c.  $40^{\circ} 21' N.$   $23^{\circ} 55' E.$

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

492. Bengalske Bugt. Andamanerne. North Andaman Island E.-Kyst. Dundas Point. Grund.  
(N. t. M. Nr. 389. London 1932.)  
En Grund (Klippe) med 3,7 m Vand er fundet paa  $13^{\circ} 16' 42'' N.$   $93^{\circ} 05' 07'' E.$
493. Siam. Malayiske Halvø. Puket. Koh Tapaunoi. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. II/34. Bangkok 1932.)  
Flammens Højde i *Koh Tapaunoi* Fyr paa c.  $7^{\circ} 51' N.$   $98^{\circ} 26' E.$  er 55 m.  
(E. f. S. Nr. 48/2592 1931.)
494. Malacca Stræde. Malacca Halvø. Merbau Floden. Fyr ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 406. London 1932.)  
Det røde og hvide, faste Fyr paa  $5^{\circ} 40' 40'' N.$   $100^{\circ} 22' 10'' E.$ , paa N.-Siden af Indløbet til *Merbau* Floden, er ødelagt.  
(E. f. S. Nr. 44/2392 1931.)

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

495. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Semarang Fyr forandret.  
(B. a. Z. Nr. 54/524. 'sGravenhage 1932.)  
*Semarang* Hovedfyr paa c.  $6^{\circ} 57',2 S.$   $110^{\circ} 25',2 E.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $15^s$ .  
(E. f. S. Nr. 44/2394 1931.)
496. Kina. Tung Yung. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 380. London 1932.)  
*Tung Yung* Fyr paa c.  $26^{\circ} 23' N.$   $120^{\circ} 30' E.$  er formørket mellem Pejlingerne  $68^{\circ}$  og  $178^{\circ}$ .
497. Kina. Shaveishan eller North Channel lukket for Sejlads.  
(N. t. M. Nr. 407. London 1932.)  
*Shaveishan* eller *North Channel* er lukket for Sejlads. c.  $31^{\circ} 23' N.$   $122^{\circ} 00' E.$
498. Japan. Honshu S.-Kyst. Hino Misaki Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 401. London 1932.)  
*Hino Misaki* Fyr paa c.  $33^{\circ} 53' N.$   $135^{\circ} 03' E.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $40^s$ . Synsvidde: 23 Sm.  
(E. f. S. Nr. 28/1606 1931.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****499. Bengalske Bugt. Calcutta. Radiopejlstation oprettet.**

(N. t. M. Nr. 400. London 1932.)

En Radiopejlstation er oprettet paa  $22^{\circ} 28' 56''$  N.  $88^{\circ} 21' 26''$  E. Kaldesignal: VWC. Bølgelængde: 500 kc/s. (600 m), 333 kc/s. (900 m). Type. — A 1, A 2, B.

**500. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri ved Hvide-Sande og de gravede Render i Ringkøbing-Fjord.**

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 29. Februar 1932 udstedt Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri ved *Hvide-Sande* og de gravede Render i *Ringkøbing-Fjord*.

Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. April 1932.

**Tillæg.****II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****501. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Lystønder atter udlagt.**

E. f. S. Nr. 11/468 1932 annulleres, da de deri nævnte Lystønder atter er udlagt paa Station.

**502. Danmark. Sundet. Flinterenden. Lystønder atter udlagt.**

E. f. S. Nr. 11/469 1932 annulleres, da de deri nævnte Lystønder atter er udlagt paa Station.

**503. Sverige. Sundet. Pinhättan Lystønde atter udlagt.**

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Lystønden *Pinhättan* paa c.  $55^{\circ} 45'$  N.  $12^{\circ} 52'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 11/470 1932.)

**504. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls-Rev Klokketønde atter udlagt.**

Klokketønden *Pøls-Rev* paa c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $10^{\circ} 06'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 51/2729 1931.)

**505. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Middelgrund S. Lystønde atter udlagt.**

E. f. S. Nr. 11/473 1932 annulleres, da den deri nævnte Lystønde atter er udlagt paa Station.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****506. Danmark. Isefjord. Bognæs SE. Lystønde inddraget for Is.**

Lystønden *Bognæs SE*. paa c.  $55^{\circ} 45'$  N.  $11^{\circ} 47'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSGOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:	
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lambert	
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .		
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .		
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose, »Newcastle	
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .		
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .		
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lambert	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .		
Methil, 82, East High Street . . . . .		
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} »Lambrose	
HULL, Prudential Buildings . . . . .		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .		
Immingham, Dock Offices . . . . .	} »Lambrose »Grimsby	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

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

## Owners' & Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

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

### AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

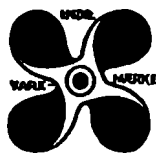
## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR • DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



BRUG  
**Holzapfel**<sup>s</sup>  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 - 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## OY HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

### ULEABORG & HAUKIPUDAS

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

## ADOLF LAHTI

Uleaborg &amp; Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEABORG

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

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS» Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

## A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning

Forsikring — Havarilagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 13

FREDAG 25. MARTS 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**DROGDEN LØBET BØR EFTERSES** I svenske Dagblade og Fagtidsskrifter har man i den senere Tid fremført Klager over, at Vandstanden i Drogden Løbet ikke svarer til de officielle danske Maal, og at flere Skibe har rørt Bunden i Drogden, hvor der skulde være 3 Fod mere Vand, end paagældende Skibe stak.

Man skal maaske ikke i dette Tilfælde tage de svenske Klager for højtidelige. Der spiller en lille Smule Jalousi ind, og de svenske Lodser har ogsaa mistet en Del Kunder i Skibe, som før gik paa den svenske Side af Saltholmen, men som nu efter Drogdens Uddybning gaar paa den danske Side. Og der er heller ingen Grund til at tage altfor højtidelig paa de svenske Lodseres Misrekommandering af Drogden, og at de gaar længere syd paa end tidligere for at kapre Skibene. Det er kun menneskeligt, vel ogsaa i vore Dage ligefrem beundringsværdigt, at Folk ikke sidder og venter paa, at Appelsinen skal dratte ned i deres Turban. Og, som skrevet staar, enhver er Tyv i sin Næring.

Men selvfølgelig skal man ikke sidde Klager overhørig. Det er ikke Svenskerne alene, der har haft Oplevelser af denne Art. Et Par af de store amerikanske Skibe, der gaar fra New York til København og Østersøhavne, har været ude for noget lignende. Det er Skibe, der stikker 24 Fod, og et Par af dem har *touched ground* i Drogden, hvor der som bekendt er uddybet til 27 Fod. Der er næppe Tvivl om, at Uddybningen har været mønstergyldig, men paa den anden Side er Fagfolk ogsaa klar over, at Sugningen af store Skibe, der sejler hurtigt igennem en saadan uddybet Rende, kan lave nogen Ravage paa Løbets Bund. Maaske har denne Sugning løst Underlaget paa en stor Sten, der saa er tumlet ud i Sejllobet, maaske har den kun skabt et lille Rev af Grus og Sand. Det maa undersøges, saa snart Vejret tillader Dykkeroperationer. Og det er overkommeligt. Det er Strækningen fra Dragør Fyrskib til Nordre Røse, der skal dykkerundersøges. Det maa som sagt ske snarest. Vi maa ikke komme i Vanry af den Grund.

**VERDEN ER BLEVET MINDRE** — Stormagternes Statsmænd har gjort Verden mindre paa den beklageligste Maade ved grove Indgreb i den frie Vareudveksling ved svimlende Toldsatser, Importregulering og Diskrimination af forskellig Art. Selvopholdelsesdriften har tvunget de mindre Stater til ogsaa at følge en Politik, der kun kan skrue Udviklingen tilbage, og hvis Konsekvenser rummer store Farer for Verdensfreden.

Heldigvis er Verden blevet mindre ogsaa paa en lykkeligere Maade. Vi kan i disse Dage fejre den traadløse Telegrafis 30 Aars Jubilæum. I det praktiske Liv var man den første Tid tilbøjelig til at undervurdere den geniale Italiener Marconi's Eksperimenter. Men det varede ikke længe, førend Skibsfarten indsaa den praktiske Betydning af den traadløse. Ogsaa for



Skibsfarten blev denne videnskabelige Landvinding af den allerstørste Betydning, en sand Velsignelse. Marconi blev i Sandhed en Menneskenes Velgører. Han gjorde Verden mindre ved at sætte Menneskene i Stand til at etablere Forbindelse, hvor Forbindelse hidtil havde været umulig. Hans Indsats har betydet, at Tusinder af Mennesker er blevet frelst fra Døden ved Skibes Undergang.

Naar den tapre Besætning paa den danske Dampers »Aggersund« blev reddede, skyldes det ogsaa Marconis Opfindelse. Da Kaptajnen paa »Aggersund« gik i Land i Göteborg udtalte han til Pressen: »Naar *Vardulia* kunde finde os, skyldtes det udelukkende dens fortrinlige Radiopjeleapparater. Uden den Opfindelse var vi ikke her i Dag.« Marconiselskabet citerer denne Udtalelse og tilføjer med Stolthed: »*Vardulia* er udstyret med Marconi's Radiopjele».

#### OPLÆGNINGERNE STIGER VERDEN OVER

Igen i denne Uge er Oplægningerne af danske Skibe stegende. Det er ikke bedre ude i Verden, snarere værre. I Norge er i Øjeblikket 1,606,390 Tons Dødvægt, eller 363 Skibe lagt op, og saa er den mægtige Hvalfangerflaade ikke med i dette Tal. Amerikanerne har cirka 33 Procent af deres Tonnage eller 3 Millioner Brutto Tons lagt op, Italienerne havde den 1. Februar 571,038 Brutto Tons lagt op imod 631,609 Tons pr. 1. Januar. Heri er ikke medregnet de 188,786 Tons, der er lagt

op for Reparationer eller Forandringer. Svenskerne har alt i alt 216 Skibe oplagte pr. 1. Marts, svarende til 433,000 Brutto Tons, hvad der er Rekorden for Sverige. For en Maaned siden havde Sverige kun 195 Skibe, svarende til 392,000 Tons oplagt. I intet af disse Tal er medtaget de 19 Skibe (8,300 Tons), som er oplagt som Folge af Vintersæsonen.

Generalkonsul Gustaf E. Sandström i Göteborg har forelagt en Oplægningsplan i Forbindelse med en Fragtdiktator for de forskellige Markeder, saaledes en Diktator (i Lighed med de amerikanske faglige Diktatorer) for Østersø- og Hvidehavsmarkedet. Mange Redere har udtalt deres Tilslutning til en saadan Plan, medens andre, deriblandt Sir Arthur M. Sutherland i Newcastle, mener, at »kunstige« Foranstaltninger hjælper ikke. Sir Arthur siger bl. a.: »Hvis Oplægning var Vejen, saa maatte Fragtmarkederne nu, da 12 Millioner Tons er oplagt, være gode og tilfredsstillende, og det er de ikke.« Naa, det kunde jo være, at en yderligere halv Snes Millioner Tons Skibe skal oplægges for at bringe *supply* nogenlunde i Forhold til *demand*. Naar Verdens kloge Statsmænd hver Dag gør Verden og den internationale Handelsomsætning mindre og derved forringer Skibsfartens Muligheder, kommer Skibsfarten selv næppe uden om de »kunstige« Foranstaltninger.



## Internationale Særetsdomme

(Redigeret af »Danske Rederes Retsværn«)

DOM AFSAGT AF SØ- OG HANDELSRET TEN I KØBENHAVN 13. OKTOBER 1931

Lossesomkostninger — Omladning.

I m.s. »Panama« indlastedes i New York ca. 500 Tons Coprakager til Korsør. Der var i Konnossementet (dat. 9. 4. 1931) opgivet som Leveringssted Korsør via København, og i det nævnte Dokument var bl. a. følgende bestemt:

§ 1. Rederiet kan .... omlade alle Varerne eller en Del deraf til et andet senere eller lidligere Skib (enten i Afskibningshavnen eller paa andet Sted ....

§ 11. Hvis Bestemmelsesstedet er et andet end Skibets Losseshavn, kan Rederiet sende Varerne pr. Bane

eller andet Befordringsmiddel, saaledes at Rederiet i denne Forbindelse kun optræder som Speditør for Afskiberen .....

M.s. »Panama« ankom til København i Juni Maaned, og Rederiet A/S Det Østasiatiske Kompagni lod Coprakagerne omlade i 7 smaa Motorsejlere, der transporterede denne Ladning videre til Korsør. Modtagerne, Firmaet Th. Rasmusens Sønner, paastod under en mod Rederiet anlagt Retssag, at der var paaført Firmaet ekstra Udgifter ved, at Kagerne kom frem i de 7 Sejlere i Stedet for med en Damp og hævdede, at Rederiet maatte være erstatningsansvarlig for disse Omkostninger. Sagsøgerne opgjorde deres Krav til Kr. 296.69 plus Omkostningerne ved en af Firmaet foretaget Arrestforretning Kr. 20.65 plus Renter. Efter Ladningsmodtagernes Mening gav Konnossementet ikke Rederiet Ret til at omlade i København i 7 Motorsejlere; naar Omladning skulde finde Sted, burde Rederiet have videresendt Kagerne med en passende Damp.

Sagsøgte paastod sig frifundet og hævdede, at Konnossementets ovenciterede Bestemmelser gav Rederiet Ret til at foretage Omladning og fremsende Varerne uden nærmere Begrænsning. Iøvrigt henviste Sagsøgte til, at det i det foreliggende Tilfælde var praktisk at omlade Kagerne i Motorsejlere, fordi Ladningen blev losset fra 3 Luger.

Sø- og Handelsretten frifandt Rederiet, idet Retten fandt, at Konnossementets Bestemmelser angaaende Omladning var saa vide, at Sagsøgte maatte have Ret til at omlade i Motorsejlere, naar dette iøvrigt skønnedes forsvarligt. At Omladning var forsvarlig i den foreliggende Sag, var der ikke Strid om.

### TYSKE SKIBSAKTIEKURSER

Hvor vanskelig Skibsfarten ligger i Tyskland afspejles i følgende Aktiekurser paa Hamburg-Amerikalinjen og Norddeutscher Lloyd:

	Jan. 1929	Jan. 1930	Jan. 1931	2. Marts 1932
Hapag .....	135.00	97.00	59.75	16 1/2
Nord. Lloyd ..	130.00	97.00	60.00	15 1/2

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

»Progress«: Intet Udbytte

Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« har Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde med Fremlæggelse af Regnskabet for Driftsaaret 1931. Dette udviser et Nettooverskud paa 86,163.32 Kr. inklusive Saldo fra forrige Aar 71,248.98 Kr. Selskabet giver intet Udbytte for det forløbne Aar.

Vendila: Intet Udbytte

Dampskibsselskabet *Vendila* møder i Aar med et Underskud paa 164,161 Kr., som afskrives paa Fornylses- og Ekstra-Reservefondet. Regnskabet viser et Driftsoverskud paa 73,348 Kr. inklusive en Overførsel fra i Fjor paa 105,107 Kr. Efter at Omkostninger og Renter er fratrukket, fremkommer det nævnte Underskud.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1931 OG HELE AARET 1931

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1931 og hele Aaret 1931. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i

### Skibsfarten paa samtlige danske Havne

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto	Udloset Gods	Indløst Gods
		1000 N.R.T.	1000 t.	1000 t.
Oktober Kvartal 1931	25,600	4,511	4,028	1,102
Juli	27,900	4,569	3,533	1,055
April	28,100	4,379	3,195	1,021
Januar	21,600	4,117	3,202	936
Oktober 1930	27,900	4,558	3,922	1,169
Juli	30,600	4,460	3,568	1,089
April	27,800	4,142	3,101	1,026
Januar	23,800	3,873	3,173	1,049
Hele Aaret 1931	103,200	17,576	13,958	4,117
1930	110,100	17,033	13,767	4,333

Oktober Kvartal 1931 androg 25,600, Tonnagen udgjorde 1,511,000 N.R.T. og der udlostedes 4,028,000 Tons Gods og indladedes 1,102,000 Tons.

I Forhold til det nærmest foregaaende Kvartal var Antal Anløb formindsket som Følge af Aarstidens Indflydelse paa Smaaskibsfarten og Dele af Ruléfarten. Denne Indskrænkning har naturligvis ogsaa paavirket Registrertonnagen betydeligt, men samtidig er der foregaaet en saa stærk Udvidelse af den større Skibsfart, at den samlede Reg. Tonnage, som har anløbet danske Havne, blev omtrent uforandret. Forøgelsen af Fragtfarten paa Udlandet har medført en Stigning i indgaaende Godsmængde paa 495,000 Tons, og udgaaende Gods er forøget med 17,000 Tons. Ved Hjælp af Ind- og Udførselsstatistikken for de paagældende Kvartaler er det muligt at konstatere, hvorledes de forskellige Grene af Skibsfarten har medvirket ved den forøgede Transport. Indførselen af Kul, Koks m. m. var 611,000 Tons større i Oktober Kvartal end

i Juli Kvartal og Indførselen af Korn og Foderstoffer var 63,000 Tons større. Den tredie af de betydende Fragtgrene, nemlig Trælast, viser en Nedgang paa 239,000 Kubikmeter. For alle de øvrige Varer opvejer Stigning og Nedgang omtrent hinanden. Bevægelserne for de vigtigste Fragtvarer har været følgende. Minerale Gødningstoffer og Raavarer dertil viser en Stigning paa 27,000 Tons og vegetabiliske Oliestoffer en Stigning paa 8,000 Tons, Mineralolie er faldet 40,000 Tons, Sten o. l. 33,000 Tons og Jærnvarer 8,000 Tons. Stigningen i udgaaende Gods fordeler sig med 18,000 Tons paa Kartofler, 15,000 Tons paa Foderstoffer, 11,000 Tons paa Byg og mindre Kvanta paa andre Varer. Desuden viser nogle Poster Nedgang.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1930, har Farten nærmest været af uforandret Omfang.

Af Oversigten fremgaar endvidere Skibsfarten paa samtlige Havne i hele Aaret 1931 samt i 1930. Havneomsætningen har omtrent været ens i de to Aar, idet Reg. Tonnagen er vokset med 3 pCt., udloset Gods med 1 pCt. og indladet Gods formindsket med 5 pCt. Bagved denne Ensartethed ligger imidlertid ret store Forskydninger saavel i den udenlandske som i den indenlandske Fart. Med Hensyn til det fra Udlandet kommende Gods viser Indførselsstatistikken en Stigning for Korn og Foderstoffer paa 0.4 Mill. Tons, en Stigning for Kul, Koks m. m. paa 0.2 Mill. Tons og en Nedgang for Trælast paa 0.2 Mill. Kubikmeter. Blandt de udførte Varer er Cement gaaet ned med godt 150,000 Tons, medens Landbrugsprodukter er steget.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 20,600 Skibe paa 2,945,000 N.R.T., som udlostedes 2,644,000 Tons Gods og indladede 796,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 83,600, Reg.-Tonnagen 11,336,000 N.R.T., udloset Gods 9,263,000 Tons og indladet Gods 2,896,000 Tons.

I Oversigten over Farten paa alle de enkelte Provinshavne i Oktober Kvartal er endvidere anført Tallene for hele Aaret 1931. Paa Grundlag deraf er uddraget følgende Oversigt, som omfatter alle Havne med en Godsomsætning i 1931 paa mindst 100,000 Tons og angiver indgaaet Reg.-Tonnage og samlet Godsomsætning samt de tilsvarende Tal for 1930. Desuden er vedføjet en Kolonne, som angiver Stigningen eller Nedgangen i Godsomsætningen i Procent.

## „DANSK SØFARTS TIDENDE“S FRAGTBERETNING

København, den 22. Marts 1932.

Der har ikke været megen Bevægelse i Fragtmarkedet i den forløbne Uge, og de tilstundende Helligdage vil antagelig bevirke en yderligere Afslappelse i Efterspørgselen. Noteringerne i de forskellige Markeder er ret uforandrede — noget svagere hjemgaaende fra La Plata; men der er ikke saa mange nødlidende Baade aabne for prompt Lastning, og selv om Efterspørgselen tager af nu før og lige efter Paa-ske, behøver det ikke at betyde svagere Rater. — La Plata og Australien er de mest interessante Markeder og Pacific ser ud til at bedres, hvorimod Nordstaterne inklusive Montreal og Cuba igen er svagere og ret upaaagtede. — Ud- og hjemgaaende Middelhav saavel som Nord- og Østersøen er endnu meget lidt virksomme med yderst slette Noteringer.

### TRÆLASTMARKEDET

Noteringerne for Russernes Laster fra Hvidehavet og Leningrad er ikke blevet forbedret, og foreløbig gaar det meget smaat med Forretningerne fra Finland og Sverige. Disse sidste Lande havde ifjor en meget reduceret Udførsel, som iaar sandsynligvis vil blive endnu mere indskrænket; det skal ikke hjælpe til at drive Fragterne op, men der er derfor ingen Grund til at svække Markedet ved at acceptere hvad som helst.

Slutninger og Noteringer:

750 Std. Uleåborg/Leith 27/6; 675 Std. Gefle/London 33/6 35/-; 8/900 Std. Borgå/London 32/-; 500 Std.

Ørnsköldsvik/Hull 34/-; 550 Std. Trangsund/Wisbech 35/- 36/3; 700 Std. Trangsund/Sharpness 38/- 39/-; 750 Std. Abo/Cardiff, spot, 36/-.

### KUL, KOKS etc.

Disse Markeder arbejder meget trevent. Store Baade skal have akcepteret 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Immingham/København og ellers noteres Østkysten/Vejle 4/3 18/2200 T., Sønderborg 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 11/1300 T., Odense 6/9 13/1500 T. Koks. Forth/Aarhus 2/2200 T. 4/6, Wales/København 4/3 3000 T. 1000 Losning. London Koks 2/2300 T. 6/3d. Danzig nominelt ca. 4/- for 3000 T. til København.

### MIDDELHAVET

Alle udgaaende Noteringer er nogenlunde uforandrede fra sidste Uge. E.C./Oran 6/9 7/-, Algiers 7/-, Marseille 7/- 7/6d., Genua 6/6, Øerne 7/-, Alexandria 7/3, Catania 7/9 1850 T., Wales/Algiers 7/3, Øerne 7/- 2900 T. 6/9d. 4000 T., Genua 6/6d. 6/9d., Alexandria 7/-, Ayr/Barcelona 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 2900 T. Forth/Vest Italien 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 2000 T. Rotterdam/Genua 6/6d. og Danzig/Genua 8/-. I de hjemgaaende Markeder findes ikke meget at sejle med i det hele taget og intet, som kan betale sig. Donau har taget nogle ganske enkelte Baade til 14/9d. 15/- Kont. med danske Optioner til 16/6 6000 T. 17/3 17/6d. 3/4000 T.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende offereres en Del Kullaster til ca. 7/- Staterne eller Canada, men en Ballastrejse falder vist

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM I FEBRUAR 1932

Yderligere Tilbagegang for Rotterdam. — Nogen Bedring for de andre Havne ved Nieuwe Waterweg. — Lidelighed i Farten paa England. Fortsat Tilbagegang i Antallet af Afsejlinger i den store Linjefart. — Større Tilførsler af Korn og Sæd, yderligere Tilbagegang for Ertstilførsler og Stykgods.

Skibstrafikken paa Rotterdam har i Februar Maaned været ca. 12 pCt. mindre end i foregaaende Maaned, medens der derimod til de andre Havne ved Nieuwe Waterweg er ankommet flere Skibe. For Antwerpen og Hamborg har Forskellen været større end for Januars Vedkommende, men alligevel har Tilbagegangen været mindre, sammenlignet med forrige Aars samme Maaned.

Forskellen i Tusinde Registertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskeibe er for de tre store Fastlandshavne, for Februar sammenlignet med:

	Jan. 1932	Febr. 1931
Nieuwe Waterweg .....	÷ 133	÷ 238
Rotterdam .....	÷ 150	÷ 194
Antwerpen .....	÷ 83	÷ 61
Hamburg .....	÷ 243	÷ 98

I Rutefarten paa England har der i Februar hersket en temmelig stor Livlighed i Forbindelse med de i dette Land fra 1. Marts gældende Toldforhøjelser. Antallet af Af-

sejlinger i den regelmæssige Rute-fart mellem Rotterdam og England var 181 mod 176 i Februar 1931; yderligere er der fra Rotterdam afsejlet 45 lastede Fragtskibe til England, og fra Dordrecht og Mansluis tilsammen 21 Skibe. — I den store Linjefart er Antallet af Afsejlinger yderligere gaaet tilbage. Tilførslen af Stykgods er formindsket betydeligt, medens ogsaa Ertstilførslen er dalet. Tilførslen af Korn og Sæd er derimod tiltaget.

I de andre Havne ved Nieuwe Waterweg herskede noget mere Livlighed end i foregaaende Maaned, først og fremmest i Forbindelse med det større Omfang i den udgaaende Varetrafik; i Februar afsejlede fra de mindre Havne ved N.W. og Dordrecht tilsammen 123 Skibe imod 91 i Januar. Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa N.W. var 79.3 pCt. for Februar imod 82.2 for Januar og 79.7 pCt. for Febr. 1931. Forholdet mellem Rotterdam og Antwerpen er yderligere forandret i ugunstig Retning for Rotterdam; for Februar er Forholdet: 44.61 til 55.39, imod Jan. 1932: 46.38 til 53.72 og Febr. 1931: 47.57 til 52.43. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre store Fastlandshavnes Andel i den samlede Trafik som følger:

	Febr. 1932	Jan. 1932	Febr. 1931
Nieuwe Waterweg .....	33.46	33.01	35.77
Rotterdam .....	(26.54)	(27.15)	(28.19)
Antwerpen .....	32.94	31.46	31.41
Hamburg .....	33.60	35.53	32.82

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I FEBRUAR MAANED 1932

Antallet af de i Februar Maaned indgaaede Skibe var 305 med 193,027 N.R.T. mod 346 Skibe med 266,161 N.R.T. i Januar Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 309 med 204,916 N.R.T. mod 353 Skibe med 265,987 N.R.T. i Januar Maaned.

Af de i Februar Maaned indgaaede Skibe indgik 173 med 123,932 N.R.T. i Ballast, medens 16 Skibe med 9,279 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar 1931 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 376 med 249,884 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 365 med 250,048 N.R.T.

Den danske Tonnage staaer med 63 Skibe med 41,747 N.R.T. som No. 1, hvorefter følger Sverige med 67 Skibe med 35,633 N.R.T. som No. 2, medens Tyskland med 90 Skibe med 28,748 N.R.T. først kommer som No. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien .....	1	1,092
Danzig .....	3	621
Danmark .....	63	41,747
Tyskland .....	90	28,748
England .....	5	4,817
Estland .....	7	2,735
Finland .....	5	7,029
Frankrig .....	8	8,009
Grækenland .....	2	4,383
Holland .....	6	4,073
Italien .....	3	7,718
Lettland .....	15	16,518
Norge .....	12	9,318
Panama .....	2	249
Polen .....	15	17,492
Sverige .....	67	35,633
Spanien .....	1	2,245

### FRAGTBERETNINGEN fortsat

lige saa billig ud. Montreal er endnu ikke kommet paa Gled, og det lader til, at der bliver senere Aabning end hidtil profeteret (10/15. April). Montreal/3 svenske Havne, Göteborg/Stockholm range rapporteres til 13 c. Cuba betalte sidst 15/- for 7/7700 T. U.K. Cont. og 15/- 6300 T. Liverpool direkte. For 4500 T. indikeres 15/6d., 4000 T. 16/-, 3/3500 T. 16/6d. Korn Staterne/Santos \$2.30 Option Gulden \$2.40.

Vancouver/U.K. Cont. betaler 23/6 24/3 paa berth.

### SYDAMERIKA

Kul ud til Rio og Buenos Aires sluttet fremdeles til henholdsvis 8/- og 9/- med 8/6 for Montevideo, og Følgen af disse meningsløse Rater er et større Udbud af Ballasttonnage for hjemgaaende Ladning. Kornbefragtingerne svinger noget, men er gennemgaaende stabile med Rater omkring 19/3 19/6 5/5500 T. 20/- 4000 T. San Lorenzo/U.K. Kont. Marts/April 17/3 17/9 A/R, 19/6 20/6 Skandinavien.

### ØSTEN

Vladivostok betalte 27/6 for 7000 T. Marts Annullering, 26/3 parcels per April. Australien har været op og ned og ligger nu paa omkring 27/9 28/- fra Vestlandet. Indien har som vanlig inlet.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 4150 T. 80 c. 2500 T. \$1.10. 2150 T. \$1.12<sup>1/2</sup>.

Trip across: 3230 T. Lev. South Atlantic Tilbagelev.

U.K. Kont. \$1.20. 6000 T. Lev. Hampton Roads Tilbagelev. U.K. Kont 60 c. 10150 T. Lev. Hampton Roads Tilbagelev. U.K. Kont. 55 c.

### Lavere Fragtratetal

Fragtratetallet er for Februar beregnet til 91,4 mod 92,4 i Januar, jfr. følgende Oversigt fra Det statistiske Departement:

Jan.—Marts 1925 gsnll. ....	100,0
Februar 1931 .....	86,4
Marts — .....	86,7
April — .....	87,1
Maj — .....	86,5
Juni — .....	86,3
Juli — .....	86,4
August — .....	85,0
Septbr. 1931 .....	85,0
Oktober — .....	88,4
November — .....	92,7
December — .....	93,9
Januar 1932 .....	92,4
Februar — .....	91,4

Heller ikke i Februar var der større Bevægelser i nogen af de Rater, der indgaar i det danske Fragtratetal. Sammenholder man den konstaterede Nedgang med Bevægelsen i Januar Maaned, viser det samlede Tal dog den ikke helt ringe Nedgang fra 93,9 til 91,4 i de to Maaneder. Kun en meget lille Del af denne Bevægelse skriver sig fra Valutakurserne, idet disse indgaar i Beregningerne med omtrent samme Gennemsnit for de nævnte Maaneder.

De fleste af Raterne laa i Februar lavere end i Januar, bl. a. gælder dette Kulfarten, og indenfor denne alder særlig de nordeuropæiske Fragter. Paa den anden Side viste meget betydende Fragter en stigende Tendens, særlig i den sidste Del af Maaneden. Kornfragterne fra La Plata fortsatte saaledes Opgangen fra den foregaaende Maaned, og Stigningen bredte sig i Februar til andre Markeder, særlig Australien.

For Trælaster er ansat samme nominelle Notering som i de foregaaende Maaneder.

Krigsforholdene i Østen har ikke foraarsaget nogen Stigning i Fragterne. Det kan nævnes, at Noteringen for Sojaborner fra Sibirien er faldet.

## POLEN BYGGER SKIBE I DANMARK



Billede fra Stabelafløbningen i Helsingør Skibsværft af »Lubin«. Det Polsk-Engelske Dampskibs Selskabs nye Skib, hvoraf en Beskrivelse findes andetsteds i Bladet. Damen i Forgrunden er Mme. Michel Sokolnicki, den polske Gesandts Frue, der døbte det nye Skib. Gesandten ses i Forgrunden til højre. Paa Billedet skimter man ogsaa Admiral Carl Carstensens Træk. Herren til venstre for Mme. Sokolnicki er Direktør Christensen, Værftets Chef.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Vesterhavet» forøger Flaaden

Dampskibsselskabet »Vesterhavet» har i disse Dage forøget Flaaden ved Køb af Flensborg-Damperen »Ceres«, der i nogen Tid har ligget ved Howaldtsværke i Kiel. Damperen hed tidligere »Mimi Horn« og tilhørte Rederiet H. C. Horn, men ejedes nu af Rederiet A. Hansen, Flensborg.

Skibet er paa 4100 Tons Dødvægt og bygget 1922 i Lübeck. Det er nu afgaaet fra Kiel til Helsingør, hvor det skal efterses og repareres paa Værftet. Først i April overtager Rederiet Skibet, der under Navnet »Helene« bliver hjemmehørende i Esbjerg, skriver »Børsen«.

### Danske Navigatorers Bibliotek

har Lokaler i »Navigatorernes Hus«, Nyhavn 44, 1. Sal, hvorfra Bogudlaan finder Sted alle Hverdage fra Kl. 10 Fm. til Kl. 3 Em.

Desuden kan Bøger byttes og laanes i Marstal i Skibsførerforeningens Læseværelse, i Svendborg i Dansk Styrmandsforenings Læseværelse, i Esbjerg hos Forvalter Thygesen, i Korsør hos Havnemester Hjorth-Jensen og i Helsingør hos Havnemester Andersen.

Navigatorernes Opmærksomhed henledes paa, at der intet er i Vejen for i fremmede Havne at bytte Bøger fra et Skib til et andet, blot Laantageren sørger for at faa samme Antal Bøger tilbage, som de har modtaget fra Biblioteket, og afleverer dette Antal ved Skibets Hjemkomst.

### Nye Søkort

Paa Det kgl. danske Søkort-Arkiv er udkommet følgende nye Søkort: Kort Nr. 208 Færøerne (i 2 Dele) og Kort Nr. 318 Lillehælt, nordlige Blad.

### Amerikansk Appelretsdøm

En af Nordisk Skibsførerforenings Sager, som har været ved amerikanske Domstole siden 1928, er nylig blevet afgjort ved en Appelretsdøm. Skibet blev leveret til Tidsbefragternes efter Kancelleringstiden. Befragterne tog imod det uden Forbehold, men krævede senere Erstatning, fordi Baaden ikke var blevet leveret indenfor de for »Liggetidens« Begyndelse og Kancelleringen fastsatte Tidsfrister. Med Hensyn til Positionen var Baaden betegnet som »Tradings«, og Befragterne vidste, at den var tidsbefragtet. Trods Rederiets Protest beholdt de gamle Tidsbefragtere Skibet for længe og forsinkede paa den Maade Leveringen under det nye Certeparti. Baade Dømmen i første Instans og Appelretsdømmen gik ud paa, at Rederiet ikke var erstatningspligtig bare fordi Baaden blev leveret efter Kancelleringstiden.

Nordisk Skibsførerforenings Advokater understreger, at Afgørelsen er af en vis principiel Betydning, da den viser,

at Angivelsen af Frister for Leveringen ikke i og for sig anses for at medføre en Forpligtelse for Rederiet til at levere indenfor dette Tidsrum. Naar Baadens Position er rigtig opgivet, er Rederiet bare forpligtet til at levere inden rimelig Tid, dog naturligvis saaledes, at Befragterne kan nægte at overlage Baaden, naar den stilles til Disposition efter den aftalte Kancelleringstid.

### Forsagelse og Penge

For enhver, der lever i en kapitalistisk Stat, er det en besk Erfaring at rejse gennem Rusland og konstatere, at her bygges en Stat op paa Forsagelsen af alt det, som dog giver vor Tilværelse en Smule Varme og Indhold. Men én Ting maa dog virke befriende paa ethvert Menneske fra Vesteuropa — at Penge ikke er Maalestokken for Individets personlige og moralske Værdi. Penge har kun en teknisk, ingen social Funktion, skriver Dr. Friedreich Sieburg i »Dagens Nyheder«.

## IGEN EN STIGNING

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening havde i Tirsdags alt i alt 123 Skibe paa 248,077 Tons Brutto, 387,265 Tons Dødvægt. Altsaa en Stigning paa 5,443 Tons Dødvægt.

Der er desuden oplagt ca. 30,000 Tons anden Tonnage tilhørende Redere, der ikke staar som Medlemmer af Rederiforeningen. Heri er dog ikke medregnet den oplagte Sejlskibstonnage.

### Redningsbelønning til Skibsfører

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 1931 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nation fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned 1932.

### Ledig Stilling i Skibsførerforeningen

Stillingen som Skibsførerforeningens Sekretær og Redaktør af Medlemsbladet bliver, grundet paa at Kaptajn Poul Svarrer tiltræder Stillingen som Inspektør i Sømandsstiftelsen »Bombøbøssen«, ledig og skal besættes den 1. Maj d. A. Løn 4,800 Kr. aarlig.

Kun Medlemmer af Den alm. danske Skibsførerforening kan søge Stillingen, der besættes med ½ Aars Konstitution.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

FREDERICIA

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

FREDERICIA

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

HOLBÆK

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
Aalborg

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PÅ PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KALUNDBORG

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**O. L. OMØE**

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

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

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

ASSENS

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

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

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

ESBJERG

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

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

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

KØBENHAVN

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

**ESBJERG**  
TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 500

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- &amp; HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Marlusen«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## RUSSISKE BESTEMMELSER VEDRØRENDE SKIBE, SOM HJÆLPES GENNEM ISEN AF ISBRYDERE

(Gengivet efter Sjøfartsstyrelsens meddelenden,  
Helsingfors 31. December 1931, Nr. 11—12).

Sovjets Folkekommissariat for Søtransport har d. 23. Nov. 1931 udfærdiget Regler for Skibe, som hjælpes gennem Isen af Isbrydere.

Ifølge disse Regler stiles Anmodning om Isbryderhjælp til vedkommende Havnechef, hvis Skibet ligger i Havn, i modsat Fald stiles den til Isbryderens Fører.

Om Bord i Skibe, der skal hjælpes, bør der — inden for Grænsen af almindelig Skik og Brug til Søs — findes tilstrækkeligt Brændsel og Proviant til den Tid, som medgår til Hjælpen, samt Planker, hurtigt hærdende Cement, Tætningsrammer, Maatter o. s. v. Desuden skal Skibets Læsemidler være i Orden.

Saaframt disse Vilkaar ikke er opfyldt og Skibet savner et af en offentlig Myndighed eller Klassifikationsinstitution udstedt Sedygtighedspas, eller saaframt det har et saadant Bevis, hvis Gyldighed er udløbet, kan Havneche-

fen eller Isbryderens Fører vægre sig ved at hjælpe et saadant Skib fra Havn til Søs eller fra Søs til Havn.

Hverken Isbryderen eller dens Ejer paatager sig nogen som helst Erstatningspligt for Skade eller Tab, som maatte overgaa det hjulpede Skib medens Hjælpen finder Sted, eller som Følge af Hjælpen eller af Manøvrer, som er foranlediget af den.

Handelsskibe af enhver Nationalitet nyder afgiftsfri Hjælp fra Iskanten til Havn og fra Havn til Søs, samt lige- som inden for Havneomraade, og ogsaa fri Bugsering medens Hjælpen finder Sted, saafremt Isbryderens Fører finder saadan nødvendig.

Flytning (Forhaling) af Skibe i Anledning af Lastning og Losning, Indtagning af Brændsel, Dokning o. s. v. udføres derimod efter faste Taxter:

Følgende Signaler, som gives med Dampfløjte eller Sirene, finder Anvendelse. Streg betyder en lang, Prik en kort Tone:

Lydsignal med Damp- fløjte eller Sirene	fra Isbryderen	Signalets Betydning	fra det hjulpede Skib
1)	Gaa fremad Følg efter	Jeg gaar fremad. Jeg følger efter.	
2)	Mindsk Farten!	Jeg mindsker Farten.	
3)	Bak fuld Kraft!	Jeg bakker fuld Kraft.	
4)	Stop!	Jeg stopper.	
5)	Er løbet fast i Isen! Pas paa!	Er løbet fast i Isen, jeg passer paa.	
6)	Vær klar til at modtage Slæberent! — eller hvis Skibet slæbes — Lad gaa Slæberent!	Jeg er klar til at modtage eller lade gaa Slæber.	
7)	Lyt efter Radio!	Jeg lytter efter Radio.	
8)	Pas paa! Ret Dem efter Signalet!	Jeg passer paa. Jeg retter mig efter Signalet.	
9)	Anker!	Jeg ankrer.	
10)	Arbejdet indstilles indtil i Morgen eller til gunstigere Omstændigheder eller — saa længe Arbejdet er indstillet — Gør klar!	Vel, som De ønsker.	

## PERSONALIA

Kaptajn K. R. Fischer, tidligere mangeaarig Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, fyldte 70 Aar den 20. Marts.

Den 14. April fylder Fører af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dampet »Froder«, Kaptajn Vilh. J. Pedersen, 60 Aar.



### Havudstillingen ankommer pr. Skib

Den overordentlig interessante Udstilling af Havets Undere, der i ca. 1 Maaned har samlet Københavns Interesse om sig, ikke mindst den Dag, da Hagerne fik levende Unger, skal pr. Skib ud til Provinsen.

Man vil faa Havbundens levende Beboere at se, et lille Indkig i en Verden, der ellers er lukket for os. I de store Saltvandsakvarier svømmer mellem Tang, Sten og Grus levende Hajer, levende Sild, Rokker, Blæksprutter, Søstjerner, Søanemoner, Søløser etc. Dyrene er hovedsagelig indsendt af Fiskere, der har vist denne Sag stor Interesse.



## POSITIONSLISTE

PR. 22. MARTS 1932

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Kbhvn. 10.3.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Algier 19.3. til Mocador.  
m.s. *Afrika*, Himmelsrup, afg. Hamburg 19.3. til Casablanca.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kambo 2.3. til Buenos Aires.  
s.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Korsør forv. 23.3. til Kbhvn.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Singapore 17.3. til Bangkok.  
s.s. *Alasund*, Petersen, ank. Forte de France 17.3.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 19.3.  
m.s. *Annau*, Skjoldam, afg. Melbourne 25.2. til Aden.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. La Plata 23.3.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 18.3. til Kbhvn.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Shanghai 12.3.  
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Benghazi 14.3.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Fremantle 10.3.  
m.s. *Australien*, Krarup, ank. Nakskov 12.2.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenshus*, Schmidt, afg. Trondheim 21.3.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Bordeaux 5.2.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Blyth 18.3. til Kbhvn.  
m.s. *Boringla*, Frandsen, ank. Kbhvn. 20.3.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. New Orleans 18.3.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Rio 18.3. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Bendsen, afg. New York 18.3.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. London 18.3. til Kbhvn.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Kbhvn. forv. 30.3. til Aarhus.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Philadelphia 19.3. til Cette.

### C

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Amsterdam 19.3. til Madeira f. O.  
m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Aalborg 2.3. til Buenos Aires.  
s.s. *Charkow*, Kajs, afg. Aarhus forv. 31.3. til Antwerpen.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Port Said 19.3. til Rotterdam.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Cape Race 16.3. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. New York 15.3.  
s.s. *Cimbria*, Clausen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Kbhvn. 14.3.

### D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 26.3. til London.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Vladivostock 10.3. til Singapore.  
m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 20.3. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 30.3. til Kbhvn.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 3. 1932

LONDON . . . . .	18,16	MADRID . . . . .	37,60
NEWYORK . . . . .	498,50	AMSTERDAM . . . . .	201,25
BERLIN . . . . .	118,75	STOCKHOLM . . . . .	99,75
PARIS . . . . .	19,70	OSLO . . . . .	97,40
ANTWERPEN . . . . .	69,55	HELSINGFORS . . . . .	8,45
ZÜRICH . . . . .	96,25	PRAG . . . . .	14,95
ROM . . . . .	25,95		

s.s. *Douro*, Aggerholm, afg. Kbhvn. 26.3. til Libau.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Raykjavik forv.  
21.3. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Palermo 23.3. til Castellon.  
s.s. *Elic*, Clausen, afg. London 17.3. til Rotterdam.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Penang 18.3. til Colombo.  
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Dunston 15.3.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Los Angeles 17.3.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-  
Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Væring, pass. Messina 20.3. p. R. I. Genoa.

s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. forv. 29.3. til Nakskov.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Randers forv. 23.3. til Holbæk.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, pass. Lødingen 18.3.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Hamburg 19.3.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, Kbhvn.-Oslo-New York  
Ruten.

s.s. *Frederiksborg*, Wendl, ank. Methil 20.3.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Galveston 29.3. til Rotterdam.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-  
Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Georgia*, Christensen, ank. Kbhvn. 21.3.  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Boston 19.3. til Cuba.  
m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. San Pedro 3.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ram, afg. Gdynia 20.3.  
s.s. *Halland*, afg. Cardiff 12.3.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

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

## ODENSE

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**

TELEFON: 30 (2 Ledninger)

STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

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

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.-ADR.: „HOPPE“

## NYBORG

**THOMAS WANG**

Edsvoren Skibsmægler

**NYBORG***Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.*

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAKTNING

**SAXKJØBING**

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18  
TELEGRAFER „STEGMANN“  
**NØRRESUNDBY**

## SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

## SVENDBORG

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

**SVENDBORG**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK VICE-KONSULAT

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

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Aalborg 21.3. til Nørresundby.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 23.3. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Melbourne 12.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Antwerpen 19.3.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 25.2.  
 s.s. *Island*, afg. Kbhvn. 27.3. til Leith.  
 s.s. *Ivar*, Falkenberg, afg. Kbhvn. 6.4. til Wales.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Vladivostock 17.3. til Dalny.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Odense 19.3.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Liverpool 21.3. til Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Houston 17.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. London 19.3.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Preston 21.3. til Garston.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. New York 21.3.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Suez 20.3. til Colombo.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. San Domingo 12.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. London 19.3. til Leith.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Moss 15.3. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fredericia-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Windau 22.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Aden 15.3. til Singapore.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Hamburg 19.3.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 26.3.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Murmansk 14.3.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Burntisland 18.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Skien 16.3. til Buenos Aires.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Hamburg 19.3. til Rotterdam.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Oran 23.3. til Algier.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Reykjavik 19.3.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Antwerpen 2.3. til Charleston.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Kenitra 20.3.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Pomaron 18.3. til Rouen.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 19.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Kobe 20.3.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. Newcastle 20.3.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Barcelona 18.3.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Panama Kanalen 9.3. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Bastholm, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bilbao 16.3.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Danzig 14.3.

## CHR. JENSEN

REDERI &amp; BEFRAGTNING

Salg og Køb af Dampskibe

KØBENHAVN

RIGA · WINDAU · REVAL

Telegr. Adr.: RUSSJENSEN. Coder: Scott's 10th. Ed., Watkins, A. B. C. 5th. &amp; 6th. Ed. &amp; Boc's.

REVAL

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 24.3. til Leith.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 29.3. til Kbhvn.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Burntisland 19.3.  
 s.s. *Saga*, Falk, afg. Stettin 24.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Rockall 20.3. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 24.3.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux 22.3. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Barcelona 17.3.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, afg. Los Angeles 17.3. til Panama Kanalen.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Ayr 16.3.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig 22.3. til Reval.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Santa Pola 17.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag 22.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Antwerpen 16.3. til Bona.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 25.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Antilla 16.3. til Puerto Cabello.  
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Shanghai 20.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Boston 20.3.  
 s.s. *Svanholm*, afg. Danzig forv. 1.4. til Preston.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 22.3. til Odense.  
 s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 22.3. til Garston.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Vladivostock 3.3.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 26.3. til Gdynia.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 30.3. til Tanger.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Cape Verde 9.3. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Kbhvn. 22.3. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 31.3. til Gdynia.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. New York 13.3.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Lemvig 19.3.  
 s.s. *Viborg*, Larsen, ank. Kalundborg 14.3.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Vancouver 19.3.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Esbjerg 22.3.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Teneriffe 18.3.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig-Memel.

## W

s.s. *W. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 21.3.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 21. MARTS 1932

3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Porsgrunn 18.3.  
 4/m Sk. *Helga*, Petersen, ank. Cadiz 16.3.

3/m Sk. *Zampa*, Hansen, afg. Civitavecchia 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: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★



**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%,

## DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmelld"  
Amaliegade 36

Telefon  
Helrup 1619  
Verkf.  
Danskise  
Øbro 4198  
Klæretelng. 9

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Verdens bedste elektriske Kedelrensings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensingsbriketten **RENSE**, er syrefri og renser  
ufeilbarlig. Bonyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

## "REX"

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD!

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 26  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.300 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

# ZERSSEN & CO. Gør Alt for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARA«.  
Telf. Central 1504.

## DAMPSKIBSSELSKABERNE „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 23. Marts 1932.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika samt Asiens S- og E-Kyst.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementprisen er 1 Krone  
aarligen foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

507. Sverige. Ölandsrev Fyrskib. Undervandsklokke atter i Virksomhed.  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet Ölandsrev paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 11/460 1932.)
508. Sverige. Kalmarsund. Mönsteråsleden. Oplysning om Fyr.  
(U. f. s. Nr. 11/667. Stockholm 1932.)  
Fyrene Oknö östra paa c. 57° 00' N. 16° 32' E. og Oknö västra vil indtil videre være slukket fra den 1. Juni d. A. — De to Fyr er for Tiden slukket paa Grund af Isforholdene.
509. Sverige. Landsort—Häradsjär. Fyr slukket for Is.  
(U. f. s. Nr. 11/666 og 11/717. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket paa Grund af Isforholdene:  
*Lamsjär södra* c. 58° 24' N. 16° 57' E. *Lamsjär norra*. *Älholmen*. *Skepna*. *Bergö*.
510. Sverige. Kopparsstenarna Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
(Telegram fra Karlsborg Radio.)  
Lys- og Fløjtetønden *Kopparsstenarna* paa c. 58° 35' N. 19° 09' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
511. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Almagrundet Fyrskib atter udlagt.  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 08' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 11/464 1932.)
512. Finland. Bottniske Bugt. Nystad. Enskär Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/195. Helsingfors 1932.)  
*Enskär (Isokari)* Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 01' E. er slukket for Vinterperioden.
513. Finland. Finske Bugt. Espskär—Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/190 og 7/191. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Djupkubb* c. 59° 53' N. 23° 37' E. *Busö*. *Epskär övre*. *Epskär nedre*. *Julö*. *Furuholm*. *Koön*. *Aspharu*. *Kalvholm övre*. *Kalvholm nedre*. *Tvärmanne östra*. *Tvärmanne övre* og *västra*. *Stenyrund*. *Hundhälet*. *Andalskär*. *Vormö*. *Högholm*. *Stora Ångestö*. *Pårskär*. *Elgsö*. *Barösunds lotsstuga*. *Sparvholm*. *Hyklösund*. *Svartö—Höganäs*.

514. **Finland. Finske Bugt. Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 7/189. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Porkkala lotsstuga* c. 59° 56' N. 24° 23' E. *Porkkala Bifyr.*
515. **Finland. Finske Bugt. Stora Fiskaren. Redningsstation.**  
(U. f. s. Nr. 7/207. Helsingfors 1932.)  
Paa *Stora Fiskaren* er oprettet en Redningsstation med Raketapparat og Lods-  
motorbaad. c. 60° 24',3" N. 27° 56',5" E.  
(Kort Nr. 277.)

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

516. **Danmark. Sundet. Vedbæk. Havnefyrs Brændetid forandret.**  
Brændetiden for *Vedbæk* Havn røde, faste Fyr paa 55° 51' 01" N. 12° 34' 35" E.  
er fremtidig hele Aaret rundt.  
(Kort Nr. 248 og 210. Danske Lods, Side 258. Havnelods, Side 192. Fyr-Fort. Nr. 245.)
517. **Sverige. Sundet. Hvoen. Kyrekbacken Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 11/672. Stockholm 1932.)  
*Kyrekbacken* Fyr paa c. 55° 55' N. 12° 41' E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Rødt i Pej. fra 337° til 135°. 2. Hvidt i Pej. fra 135° til 247°.  
Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 248 og 210.)
518. **Sverige. Sundet. Landskrona. Gräsärnan. Fadtønder inddraget for Is.**  
(U. f. s. Nr. 11/671. Stockholm 1932.)  
De 4 Fadtønder i *Gräsärnan* indenfor *Valgrund* er inddraget paa Grund af  
Isforholdene.  
c. 55° 51' N. 12° 48' E.
519. **Danmark. Store-Bælt. Lystønder atter udlagt.**  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Smørstakken* c. 55° 08' N. 10° 54' E. *Lohals-Hage* c. 55° 09' N. 10° 54' E.  
(E. f. S. Nr. 11/471 1932.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

520. **Danmark. Isefjord. Bognæs SE. Lystønde atter udlagt.**  
Lystønden *Bognæs SE.* paa c. 55° 45' N. 11° 47' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 11/506 1932.)
521. **Danmark. Kattegat. Odense-Fjord Klokketønde atter udlagt.**  
Klokketønden *Odense-Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er atter udlagt paa  
Station.  
(E. f. S. Nr. 51/2730 1931.)
522. **Danmark. Kattegat. Odense-Fjord Anduvning. Lystønde udlagt.**  
En rød- og hvidstribet Lystønde, *Odense-Fjord Anduvning*, der viser hvidt Et-  
Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1/2<sup>s</sup>, Mørke 4 1/2<sup>s</sup>, er udlagt c. 50 m W. for Klokketønden *Odense-  
Fjord*, som ligger paa 55° 33' (24") N. 10° 33' (54") E.  
(E. f. S. Nr. 8/357 1932. Kort. Nr. 300, 220, 304, 299, 241, 278, 280 og C. Danske Lods, Side  
180. Fyr-Fort. Nr. 190 A. Søm.-Fort. Side 41. Nr. 7 A.)  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 523. Danmark. Vyl Fyrskib. Taagesignaler forandret. Dagsmærke flyttet.**  
Nedennævnte Forandringer har fundet Sted om Bord i Fyrskibet *Vyl* paa c. 55° 21' N. 7° 40' E.:
1. Nautofonen til Lufttaagesignalet har forandret Tonehøjde fra 525 Svingninger pr. Sek. til 400 Svingninger pr. Sek.
  2. Undervandstaagesignalet er permanent inddraget.
  3. Radiotaagesignalet er forandret til Bogstaverne *VYL* efterfulgt af 14 Streger afgivet 2 Gange efter hinanden hver 6<sup>m</sup>. Signalet 52<sup>s</sup>, Pause 8<sup>s</sup>, Signalet 52<sup>s</sup>, Pause 4<sup>m</sup> 08<sup>s</sup>. Bølgelængden er forandret fra 985 m til 306 kc/s (980 m) og Tonehøjden er forandret fra 1000 Svingninger pr. Sek. til 1005 Svingninger pr. Sek.
  4. Dagsmærket, et Timeglas, er anbragt paa Toppen af Fyrmasten.  
(E. f. S. Nr. 4/166 og 5/193 1932. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96, Tillæg Nr. 3, Side 18. Fyr-Fort. Nr. 37, Tillæg Nr. 1, Side 8.)
- 524. Tyskland. Sommerafmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 12/857. Berlin 1932.)  
Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning er paabegyndt.
- 525. Holland. Sommerafmærkning.**  
(B. a. Z. Nr. 66/638. 'sGravenhage 1932.)  
Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning er paabegyndt.
- 526. Belgien. Ydergrundene. Oost-Dyck. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
(A. a. N. (Foreløbig) Ostende. 19. Marts 1932.)  
En sort Lys- og Fløjtetønde *Oost-Dyck*, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 20<sup>s</sup>, Lys 10<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er udlagt i c. 26 m Vand paa 51° 19' 50" N. 2° 28' 36" E.  
(E. f. S. Nr. 20/1100 1931, Pkt. 6. Kort Nr. 264.)
- 527. Skotland. Montrose Havn. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 427. London 1932.)  
Den sorte Stumtønde paa c. 56° 42' N. 2° 28' W. ved E.-Enden af *The Scalp* er permanent inddraget.

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

- 528. Nova Scotia SW.-Kyst. Bon Portage Island Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 10/574. Washington 1932.)  
*Bon Portage Island Fyr* paa c. 43° 27' N. 65° 45' W. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15<sup>s</sup>, Lys 7½<sup>s</sup>, Mørke 7½<sup>s</sup>.
- 529. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Quoddy Roads. West Quoddy Head Fyr. Radiofyr' oprettes.**  
(N. t. M. Nr. 10/575. Washington 1932.)  
Omkring den 15. April d. A. oprettes ved *West Quoddy Head Fyr* paa 44° 48' 55" N. 66° 57' 04" W. et Radiofyr, der med en Frekvens paa 292 kc/s (1027 m) hver 3<sup>m</sup> afgiver følgende Radiosignal, Grupper af 1 Streg, 1 Prik og 2 Streger i 1<sup>m</sup>, Pause 2<sup>m</sup>. Signalet afgives uafbrudt under Taage og i usigtbart Vejr samt i klart Vejr daglig i det 3. Kvarter af hver Time.
- 530. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert Fyr. Radiofyr's Bølgelængde forandres.**  
(N. t. M. Nr. 10/576. Washington 1932.)  
Omkring den 1. Maj d. A. forandres *Mount Desert Radiofyr's* Bølgelængde til 292 kc/s (1027 m). c. 43° 58' N. 68° 08' W.  
(E. f. S. Nr. 8/342 1932.)

531. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Portland Fyrskib. Radiofyr Bølgelængde forandres.  
(N. t. M. Nr. 10/577. Washington 1932.)  
Omkring den 1. Maj d. A. forandres *Portland* Fyrskibs Radiofyr Bølgelængde til 292 kc/s (1027 m). c. 43° 31' N. 70° 06' W.

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

532. British Honduras. Belize Havn. Spanish Cay Spit. Baake ødelagt. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 438. London 1932.)  
*Spanish Cay Spit* sorte Baake paa c. 17° 23' N. 88° 08' W. er ødelagt og erstattet med en sort Stumtønde.
533. Guadeloupe. Pointe à Pitre. Manchoir Carré Banke W. Lystønde udlagt.  
(Meddelelse fra det danske Konsulat i Pointe à Pitre, Guadeloupe.)  
En rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>, er udlagt i 10 m Vand paa 16° 11' 05" N. 61° 32' 13" W., W. for *Manchoir Carré* Banke ved Indløbet til *Pointe à Pitre* Red.
534. Brasilien. Paranagua Bugt. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 9/633. Washington 1932.)  
Den grønne Lystønde, der viste grønt Et-Blink, og som var udlagt paa 25° 29' (50") S. 48° 17' (10") W. som Afmærkning for Vraget af Dampskibet *Kometa* er permanent ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink og er udlagt paa S.-Siden af *Lage do Destorro (Pescada Rock)*.
535. Argentina. Rio de la Plata. Canal Indio. Prácticos-Recalada Fyrskib forandret.  
(N. t. M. Nr. 439. London 1932.)  
*Prácticos-Recalada* Fyrskib paa c. 35° 10' S. 56° 22' W. er ombyttet med et nyt Fyrskib forsynet med 2 Master og en Fyrbaake. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 12 Sm. Taagesignal afgives med Sirene, der afgiver Et-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 57<sup>s</sup>. Radiotjenesten er uforandret. Om Bord i Fyrskibet er oprettet en Lodsstation.

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

536. Frankrig. Porquerolles Island. Lystønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 428. London 1932.)  
Den sorte Lystønde, der viste hvidt, fast Lys, og som var udlagt paa c. 43° 02' N. 6° 13' E., 1,9<sup>1</sup> Sm 348½<sup>o</sup> fra Semaforen paa *Porquerolles Island*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/207 1932.)

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

537. Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Chánka Island. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 440. London 1932.)  
*Chánka Island* hvide Blinkfyr paa c. 22° 32' N. 69° 24' E. er for Tiden slukket.
538. Bengalske Bugt. Coromandel Kyst. Madras Havn. Tidssignal nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 451. London 1932.)  
Tidssignalet fra Havnekontoret i *Madras* er nedlagt. c. 13° 05' N. 80° 17' E.

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

539. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Pamanukan Rock. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 445. London 1932.)  
*Pamanukan Rock* hvide Blinkfyr paa c. 6° 01' S. 107° 52' E. er midlertidig slukket og erstattet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>.
540. Kina. Tai Chau Islands W. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 422. London 1932.)  
Mindre Dybde end angivet i Søkortet rapporteres at findes mellem *Tai Chau Islands* og Fastlandet. c. 28° 27' N. 121° 46' E.  
(E. f. S. Nr. 7/308 1932.)
541. Kina. Yangtze Floden. Shanghai og Anduvning. Fyr midlertidig upaalidelige. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 430. London 1932.)  
Fyrbelysningen ved Anduvningen til *Whangpoo* er for Tiden upaalidelig, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen.  
*Woosung*: c. 31° 23' N. 121° 31' E.
542. Japan. Hokkaido. Otaru Ko. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 431. London 1932.)  
*Hoyori Yama* Fyr paa c. 43° 15' N. 141° 01' E. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 19 Sm.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

543. Island. Meddelelser om Is ved Island.  
(Meddelelse fra Meteorologisk Institut, København.)  
Hver Gang, der er Anledning dertil, udsendes nu Ismeldinger fra *Reykjavik Radio* saavel paa *islandsk* som paa *engelsk* samtidig med Vejrmeldingerne.  
Ligeledes er der truffet en Ordning, hvorefter *Danmarks* Minister paa *Island* i paakommende Tilfælde sender Meldinger om Isforholdene ved *Island*.  
(Islandske Lods, Side 39.)
544. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.  
(N. t. M. Nr. 443. London 1932.)  
Den aarlige Isobservations- og Ispatrouilletjeneste genoptages i Løbet af den nærmeste Tid. De *Forenede Staters* Kystbevogtningsskibe *General Greene*, *Tampa* og *Pontchartrain* skal udføre nævnte Tjeneste.  
Til at begynde med vil *General Greene* tage Station i Nærheden af *Great Bank of Newfoundland*. Kaldesignal: NLS.  
Naar Isen har bevæget sig S. over, saaledes at en stadig Ispatrouille er nødvendig, skal *Tampa* og *Pontchartrain* skiftevis udføre denne Tjeneste. Begge Skibe har Kaldesignalet NIDK.  
Ispatrouilletjenesten er nærmere beskrevet i *List of Wireless Signals*.
545. Karantænebestemmelser.  
(U. f. s. Nr. 11/714. Stookholm 1932.)  
*Sverige*. — *Canariske Øer*, *Oran*, *Bone* og *Algier* i *Algier* samt *Sfax* med Omegn i *Tunis* er erklæret fri for Pest.  
*Irak* og *Persien* er erklæret fri for Kolera.  
(E. f. S. Nr. 40/2231 1931.)

## Tillæg.

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

546. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn ENE. Midlertidig Afmærkning ind-  
draget.  
Den grønne Tønde uden Topbetegnelse, der midlertidig var udlagt paa c. 55°  
46' N. 12° 37<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E., er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/188 1932.)
547. Danmark. Smaalands-Farvandet. 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 4,5 m i W.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten  
af Renden og 6,5 m i E.-Siden af Renden. c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.  
(E. f. S. Nr. 9/384 1932.)
548. Danmark. Smaalands-Farvandet Knudskov-Rev SW. Nyt Sømærke udlagt.  
En hvid Stage med 2 nedadvendte Koste, *Knudskov-Rev SW.*, er udlagt i 7,5 m  
Vand paa 55° 02' (38") N. 11° 43' (09") E.  
(Kort Nr. 301, 244, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 502. Søm.-Fort. Side 74, Nr. 4 a.)
549. Danmark. Smaalands-Farvandet. Farvandet mellem Fejø og Fæmø. Darre-  
høj-Flak W. Sømærke forandret.  
Den hvide Stage med Halmvisk, *Darrehøj-Flak W.*, paa 54° 59' (02") N. 11°  
29' (07") E. er inddraget og erstattet med en Stage med 2 nedadvendte Koste.  
(Kort Nr. 244, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 517. Søm.-Fort. Side 76, Nr. 16.)
550. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund Klokketønde atter udlagt.  
Klokketønden *Kirkegrund* paa c. 55° 06' N. 11° 23' E. er atter udlagt paa  
Station.  
(E. f. S. Nr. 51/2727 1931.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

551. Danmark. Kattegat. Holbæk-Fjord. Skydning. Advarsæl.  
Den 25., 26., 27., 28., 29. og 30. April d. A. fra Kl. 0900 til Kl. 1500 afholdes  
Skarpskydning med Kanoner fra en Skydeplads E. for *Holbæk* henimod *Kirsebærholm*.  
Saalænge Skydningen vedvarer, vil her være hejst sorte Kugler paa Master, der er rejst  
paa Pynten ved Slagteriet E. for *Holbæk* og paa Landtangen S. for *Kirsebærholm*.  
Saalænge Kuglerne er hejst, advares man mod at færdes i den S.-lige Del af  
*Ouro-Vestre-Lob* og *Ouro-Østre-Lob*, i *Indre-Bredning* samt i den SE.-lige Del af *Hol-  
bæk-Fjord*.  
*Kirsebærholm*: c. 55° 44' N. 11° 46' E.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT. & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRESENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

### BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULENSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	} »Lambert
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

# Owners' &

# Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

### AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compassweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8988 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyriansanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**JENS WITH**

Skibsproviantering Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB**Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til  
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

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

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller &amp; H. C. Richardt.

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONS-FORSIKRINGS-  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
**PENSIONS-FORSIKRING**Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKES-FORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig

**Ulykkesforsikring**

af

Skibsbesætninger

★

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 14

FREDAG 1. APRIL 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**DET FORENEDE'S AARSBERETNING** Paa tredie Tekstside af dette Blad gengiver vi Det Forenede Dampskibsselskabs Aarsberetning, der giver et interessant

Billede af de Vanskeligheder, som Skibsfarten maa kæmpe med — navnlig den omfattende Tilbagegang i Verdenshandelen med deraf følgende skæbnesvangre Konsekvenser for den internationale Skibsfart.

Som allerede meddelt her har Selskabets Bestyrelse besluttet ikke at betale Dividende i Aar udover de 6 Procent til Reservefondsbeviserne. Det er selvfølgelig kedeligt for Aktionærerne, men er uundgaelig i Tider, hvor Skibsfarten rammes haardt, urimeligt haardt, haardere end noget andet legitimt Erhverv.

Det detaillerede Regnskab foreligger nu og viser, hvilken mægtig Plads Det Forenede optager i Danmarks økonomiske Liv. Selskabets Flaade talte ved Aarets Udgang 93 Dampskibe, 13 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 14 søgaaende Lægtre, 43 dækkede Pramme og en Kulelevator til et samlet Brutto Register Tonnage af 223,290 Tons. Alene Besætningen ombord paa en saadan Flaade er en hel stor By, og Tusinder og alder Tusinder af andre Mennesker i Land faar direkte eller indirekte Brødet gennem Det Forenedes Eksistens. Man behøver saamænd ikke at anspænde sin Fantasi nævneværdig, men blot se lidt nærmere paa Regnskabets Tal. Bruttoindtægten for samtlige Skibe androg i Aarets Løb 51,250,246 Kroner. Af de 43,193,000 Kroners Udgifter anvendtes 10,009,663 Kroner i Folkehjere og Kostpenge, 10,077,280 Kroner i Omkostninger ved Lastning og Losning, 7,036,900 til Kul og Brændselsolie, 3,896,862 Kroner i Reparationer og Forbrugsgenstande, 3,719,109 Kroner i Havne-, Told- og Skibsafgifter, 2,674,724 Kroner i Sø- og Krigsforsikringer. Udover disse Udgifter kommer saa Lønninger i Kontorerne med 1,936,023 Kroner. Selskabet har bidraget ikke mindre end 471,372 Kroner til Pensionskassen og 39,593 Kroner til Pensionsforsikringsanstalten. Dette er kun nogle af Posterne fra det store Selskabs Oversigt over Selskabets Drift, men de taler deres eget Sprog og fortæller om, hvad Skibsfarten betyder for Danmark. At være Leder af et saa mægtigt Foretagende i disse Tider, hvor Lovgivning og Restriktioner Verden over synes besjælet af at komme Skibsfarten til Livs, maa være ensbetydende med at have en Kæmpebyrde paa Skuldrene fra Morgen til Aften. Det er da godt at vide, at Lederen af Det Forenede har stærke Skuldre, og ingen Byrde nogen- sinde syntes ham for tung.

**MÆRKEDAG FOR SKIBSMÆGLERNE** Idag, den 1. April, er en Mærkedag for danske Skibsmæglere, idet den nye Næringslov træder i Kraft, hvilket som bekendt medfører, at Skibsmæglere fra nu af bliver »statsautoriserede«.

For os, der til Stadighed har støttet deres Krav, er det naturligvis en særlig Glæde, at D'Herrer Skibsmæglere omsider gennem Næringsloven har opnaaet en Befæstelse af deres Stilling og en Bandlysning af Outsider Uvæsenet.

Den nye Næringslov er fremkommet efter aarelange Forhandlinger mellem Ministeriet og Mægler-, Reder- og Handelsorganisationerne, og de Fordringer, der nu stilles for at kunne opnaa et Mægler-Embede, er unægtelig betydelig større end efter den gamle Næringslovs Bestemmelser. Man garderer sig herigennem for Tilgang af ukvalificerede Personer. Det kræves saaledes, at en Person, der indstilles til eller ansøger om Skibsmægler Bestalling, i mindst 3 Aar har haft Ansættelse paa et Skibsmæglerkontor og erhvervet sig det tilbørlige Kendskab til alle indenfor en Shipping Forretning forefaldende Forretninger, saasom Klarering, Befragtning, Havarisager, etc., ligesom det forudsættes at vedkommende er i Besiddelse af de nødvendige Sprogkundskaber.

Alle Ansøgninger om Skibsmægler-Bestalling vil i Fremtiden blive forelagt en Kommission, udnævnt af Ministeriet, og repræsenterende de interesserede Erhverv. Nævnte Kommission bestaar af Kontorchef Moltke fra Ministeriet for Handel og Industri som Formand, Skibsreder H. A. Hansen, København, for Rederorganisationerne, Konsul L. Jepsen, Korsør, for Provinismæglerforeningen, Konsul Palsøe, Nakskov, for Provinshandelskammeret og Skibsmægler Hermann Hansen, København, for den københavnske Skibsmæglerorganisation.

Saavidt vi forstaa, vil Kommissionen arbejde hen til, at der bliver afholdt ensartede Examinere med visse Mellemlum, og ingen Autorisation vil i Fremtiden blive udfærdiget, medmindre Ansøgeren har bestaaet nævnte Examen.

Det er ikke mange Aar siden, at en Handelsstandsforening i en af vore Provinsbyer vilde indstille en af Byens fallerede Manufakturhandlere til det ledige Mægler-Embede. Ved rettidig Indgriben fra kompetent Side blev dette dog forhindret, og den afdøde Skibsmæglers mangeaarige Fuldmægtig fik Bestallingen, hvilket var ret og rimeligt.

Den danske Skibsmæglerstand har altid nydt et smukt Omdømme baade hjemme og ude. Efterkrigstiden medførte imidlertid en vis Tilgang af Outsidere, der ved en i mange Tilfælde hensynsløs Konkurrence gik de edsvorne Skibsmæglere i Bedene. Ved Siden af at den nye Næringslov har skærpet Betingelserne for Opnaaelsen af et Mægler-Embede, saa giver den til Gengæld Mæglerne en vis Eneret, der i Fremtiden gør det umuligt at drive Outsider-Forretning, og Loven kan derfor kun hilse med Tilfredshed fra de interesserede Parters Side.

**OPLÆGNINGERNE** Langelinie er blevet et Skibsstiger og Promenade flankeres af dybe Rækker af arbejdsløse Dampere — ogsaa andre Steder i Havnen ligger de danske Oplæggere med slukkede Fyr og med den Atmosfære af Tristhed om sig som Uvirksomhed giver.

Nu suser Foraarsvinden gennem Havnen. Det plejede tidligere at være Signalet til Opbrud for de fleste af de oplagte, eller for dem alle sammen. Naar Isen var af Bottenhavet og den østlige Ende af Østersøen, fløj de ud efter Trælast i Sverige, Finland, Rusland eller Letland og Polen. Mange vil ogsaa i Aar slippe løs fra Bøjerne. Men hvor mange? Næppe saa mange, at det ikke bliver nødvendigt at finde et nyt Sted for de tilbageblivende. Naar Sommeren slunder til, maa de væk fra Langelinie, gøre Plads for de store Turistbaade og de udenlandske Lystsejlere og Krigsskibe. Naa, der bliver vist desværre Plads nok i vor gode Havn iaar, ogsaa for Oplæggerne — Halsen drejes efterhaanden saa eftertrykkelig om paa den internationale Handel, at vor Import nødvendig-

vis og beklageligvis maa indskrænkes mere og mere. Hvert Indgreb i det internationale Handelssamkvem betales dyrest af Skibsfarten.

Nu suser Foraarsvinden — og vi læser, at Oplæggerne af Skibe, der hører ind under Dansk Dampskibsrederiforening, igen denne Uge er steget. De samlede Oplæggerer andrager nu 124 Skibe, svarende til en Bruttotonnage paa 251,249 Tons og 391,705 Tons Dødvægt. Hertil kommer, foruden de oplagte Sejlskibe, ca. 30,000 Tons Skibe, hvis Redere ikke staa som Medlemmer af Rederiforeningen.

**D**ansk Søfarts Tidende har gentagne Gange i den seneste Tid understreget den uvurderlige Indsats, som Ø. K.'s geniale Leder har gjort for dansk Industri i Almindelighed og for Burmeister & Wain i Særdeleshed ved sin dristige og fremsynte Dieselmotor-Politik. Vi gjorde dette direkte foranlediget af »Selandia«s 20 Aars Jubilæum. Det Østasiatiske Kompagni har nu udsendt en Piece apropos Selandia-Jubilæet. I denne hedder det bl. a.:

»Kompagniets Bestræbelser har fra Begyndelsen været rettet paa at forbedre Skibstyperne svarende til Kompagniets Formaal. Siden »Selandia« i Begyndelsen af 1912 blev sat i Drift, er denne Type Skibe, som anvendes paa Kompagniets Ruter, forbedret baade med Hensyn til Ladningsbefordring og forøget Hastighed og Sikkerhed. »Selandia«s Dimensioner er 379' × 53' × 30', dets Lastevne 7,450 Tons og dets Fart ca. 11 Sømil i Timen. Kompagniets sidste Nybygning er »Erria« med følgende Dimensioner: 440' × 62' × 37'8", med ca. 10,000 Tons Lastevne og 17 Knobs Fart. Formaålet har desuden været at medtage et begrænset Antal Kabytspassagerer, saaledes har »Selandia« Bekvemmelighed for 22, »Erria« for 74 Passagerer. Kompagniets Formaal kræver Hensyntagen til naturlige Forhold, saaledes Vandstanden ved Indsejlingen til Bangkok, der er den samme nu som i »Selandia«s første Tid, men desuagtet er det lykkedes at naa til Skibskonstruktioner, der som anført forøger Lastevnen med ca. 3,000 Tons, ligesom den større Fart udkræver et relativt større Maskinanlæg. »Selandia« har saaledes 2,500 Hestekræfter, men »Erria« har 9,300 Hestekræfter.

Det Samarbejde mellem Burmeister & Wain og Det Østasiatiske Kompagni, som førte til Bygningen af det første oceangaaende Dieselmotorskib, har senere været fortsat til Nyttiggørelse af indvundne Erfaringer og nye tekniske Fremskridt. En nærmere Uddybning heraf vilde føre til tekniske Detailbeskrivelser. Men som en Antydning af Udviklingen kan anføres, at medens »Selandia« har to enkeltvirkende fire-Takts Motorer, der tilsammen udvikler 2,500 Hestekræfter, har »Amerika« og dets Søsterskib »Europa« hver en dobbeltvirkende to-Takts-Motor, der alene udvikler 7,000 Hestekræfter. Samtidig er der foregaaet en Udvikling af hele det tekniske Hjælpe-maskineri og elektrisk drevne Spil særlig med Henblik paa Sikkerhed og hurtig Lastning og Losning.

Den Politik, som Det Østasiatiske Kompagni har ført, har vist sig at være den rette. Kun en meget ringe Procentdel af de oplagte Skibe Verden over er Motorskibe — en Kendsgerning, som et fremragende Medlem af det engelske Parliamtent for et Par Dage siden gjorde opmærksom paa under en Debat om Skibsfartens Trængselstid.



## DET FORENEDES AARSBERETNING

Ved Betragtning af de Vanskeligheder, der allerede prægede Aaret 1930, maatte man vente, at disse vilde fortsættes i det nu afsluttede Regnskabsaar, men desværre er Udviklingen af Verdenssituationen gaaet i en endog betydeligt alvorligere Retning, end det var muligt at forudse. Ikke mindst har de i Efteraaret indtrufne økonomiske Omvæltninger, som indledes med Englands Opgivelse af Guldpariteten, haft en alt omfattende Tilbagegang i Verdenshandelen med deraf følgende skæbnesvangre Konsekvenser for den internationale Skibsfart til Følge. Virkningerne heraf har selvsagt ogsaa ramt Selskabet paa mange af dels Arbejdsfelter. Valutafortoldene i deres Helhed og de i Forbindelse hermed staaende Restriktioner har i særlig Grad indvirket paa den transatlantiske Godstrafik, hvorfor det har været nødvendigt at oplægge en mindre Del af den i denne Fart beskæftigede Tonnage. I det store og hele maa det dog siges, at Resultatet af Driften, naar alle Vanskeligheder tages i Betragtning, har været tilfredsstillende.

## Den nordamerikanske Fart

De herskende Restriktionsbestemmelser ved Indvandring til De forenede Stater i Forbindelse med de vanskelige økonomiske Forhold baade der og i Kanada har i Særdeleshed præget Farten paa New York. Allerede tidligt paa Aaret, da det viste sig, at den om sig gribende Krise i stor Udstrækning vilde berøre Amerika, og ikke mindst De forenede Staters Industri, bestemte Selskabet sig til at foretage en Indskrænkning i Passagerrejserne, hvorfor et af Passagerskibene straks blev taget ud af Farten. Denne Foranstaltning svarede til Hensigten, hvorfor Farten den øvrige Del af Aaret blev opretholdt med to à tre Passagerskibe, suppleret med Fragtbaade i den Udstrækning, Godsmængden nødvendiggjorde det.

I Farten paa Montreal var der nogen Bedring i Sammenligning med det foregaaende Aar, og Besejlingen af Golvhavnene er blevet foretaget i normal Udstrækning.

Medens det udgaaende Marked til La Plata over hele Aaret har ligget endog særdeles slet — særlig for Kul — har til Gengæld Kornraterne fra Argentina til Europa gennemgaaende ligget ret støt og nogenlunde godt, hvilket i Forbindelse med en livlig Tilgang af Stykgods har bidraget til, at Driftsresultatet af denne Fart, udført med

ialt 34 Rejser, under Omstændighederne har været tilfredsstillende.

Den europæiske Fart har været drevet i tilnærmelsesvis samme Omfang som i det foregaaende Aar. Import-Forbud og Kontingentering har flere Steder vanskeliggjort og paa mange Ruter bevirket en Nedgang i Trafikken.

## Landbrugseksport Farten

De sædvanlige faste Ruter har været opretholdt Aaret igennem, og den i Aarets Løb befordrede Godsmængde fra Danmark til England har som Følge af de vedvarende store Slagtinger og den voksende Eksport af Smør og Æg vist Fremgang. Det har derfor været nødvendigt stadig at have Reserveskibe parallel til Udførelse af Ekstrature.

Den 3. Marts 1931 indsattes Nybygningen »Alexandra« i Esbjerg-Grimby Farten, og som et yderligere Led i Bestræbelserne for at holde et ensartet og tidssvarende Materiel i den vigtige Last- og Passagerrote Esbjerg-Harwich har Selskabet hos Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilt Motorskibet »England« af samme Type som de i Ruten allerede beskæftigede 3 Motorskibe. »England« ventes at ville indgaa i Farten fra ultimo April 1932, hvorefter Ruten betjenes af 4 Motorskibe. »A. P. Bernstorff« overføres derefter til Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque Farten, medens »J. C. la Cour« og »Primula« holdes som Reserveskibe.

Ved Aarets Begyndelse rejstes stærke Krav til Selskabet om en Revision af Fragtraterne for Landbrugsprodukterne, og som Resultat af de i den Anledning foretagne Forhandlinger blev Raterne betydeligt reduceret fra 1. April, hvilket medførte en Nedgang i Indtægten, som en Stigning i det transporterede Kvantum langt fra har kunnet opveje.

De hjemgaaende Laster er kvantitativt gaaet noget tilbage, idet navnlig Kul- og Koksladningerne har været mindre, og det lavere Fragtniveau har medført en Nedgang i Indtægten.

Antallet af Passagerer mellem Danmark og England har vist nogen Nedgang i Aaret 1931, medens der i Sammenligning med det foregaaende Aar har været en betydelig Stigning i Passagerbefordringen paa Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque Ruten.

## Farten paa Island og Færøerne

Ligesom i 1930 udførtes de direkte Hurtigrejser til Island over hele Aaret. Paa Grund af de økonomiske Forhold paa Island — og som Følge af skærpet Konkurrence — er Resultatet dog ikke saa godt som tidligere Aar.

Færøfarten har været udført uforandret.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 29. Marts 1932.

Som forventet er der ikke gjort meget i de forskellige Markeder i den forløbne Uge. De mange Helligdage har naturligvis forpurret Forretningslivet til en vis Grad, men andre Foreteelser har ogsaa bevirket Stillestand og Forringelse af Fragtmarkedet, saaledes U.S.'s Farmboard's Politik med Hensyn til Af sætning af et større Kvantum Korn paa det europæiske Marked. La Plata og Australien har indskrænket Forretningerne i betydelig Grad, og indtil Situationen afklares, kan der ikke ventes nogen større Aktivitet fra disse to vigtige Markeder. Donau har gjort en Del til uforandrede Rater, og Sortehavet noterer 10/6d. Basis Kontinentet. Pacific, Montreal, Gulven og alle andre oversøiske Markeder er fremdeles meget lidt virksomme, og Raterne holdes nede paa et urimeligt lavt Niveau. Oplægningen er desværre sleget Uge for Uge, men forhaabentlig er Maximum nu naaet.

## TRÆLASTMARKEDET

For Russernes Regning er endnu ikke rapporteret Slutninger, hverken paa T/C-Basis eller paa Rejsebasis, og som fremholdt maa Noteringerne forbedres

betydeligt, før det kan blive til noget. Fra Østersøen noteres blandt andet:

650 Std. Kemi/Bordeaux 180 F.F. Juni. 620 Std. Geste/Dunkirk 33/- 34/- F.O.W. 380 Std. (Koivisto/Dunkirk 36/6 15/6. 7/800 Std. Räfsö & Kotka/Le Havre 33/- Juli.

Canada. 800 Std. Parrsboro/W.B.E.I. 55/- en, 57/6d. en, 57/6d. to, Maj. 600 Std. Parrsboro/W.B.E.I. 56/3 en, 58/9d. to, Maj.

## KUL, KOKS etc.

Ingen Forandring i Raterne og yderst liden Efter-spørgsel. Forth/Nykøbing F. 1,900 T. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Middelfart 1,800 24/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Methil/Horsens 2,000 T. 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Tyne/Odense 1,500 T. Koks 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., London Koks 6/3d. Danzig/Kbhvn. nominelt ca. 4/-.

## MIDDELHAVET

Kulmarkedet er noget svagere i alle Retninger med 6/3d. 6/6d. for Genua, Alexandria 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Øerne 6/9d., og ingen af de hjemgaaende Markeder byder paa noget af Interesse. Donau/Kontinentet, 5/15 15. April, kan fortsat gøres til 14/9d. 15/- 4/5,000 T., Option Dan-

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

## »Dania«: Intet Udbytte

Dampskibsselskabet »Dania«s Regnskab for 1931 udviser inklusive Overførsel fra forrige Aar et Underskud paa 180,687 Kr. I dette Beløb er medtaget samtlige Omkostninger til Administration, Renter, Vedligeholdelse og Surveys. Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at udligne Underskudet ved Overførsel fra Ekstra-Reservefond.

## Botnia: Intet Udbytte

Del fra sidste Aar overførte Underskud, 248,106 Kr., blev i 1931 foretaget med et Drifts-Underskud af 43,916 Kr. og Tabel ved Salget af S/S »Middelhavet«, 319,001 Kr., hvori Deflationen i sin Tid har en væsentlig Andel, og hertil kommer 45,057 Kr. Afskrivning paa S/S »Sydhavet«. Bestyrelsen har indskrænket sig til at foretage normal Afskrivning, da de nuværende Priser paa Tonnage ikke bør lægges til Grund for en Vurdering, og det Beløb, hvortil Skibet er nedskrevet, er derfor ikke Udtryk for dets øjeblikkelige Værdi.

## Atlantehavet: Intet Udbytte

Fra 1930 overførtes et Underskud paa 9932 Kr., som forøges med Udgifterne over 1931 21,941 Kr. I Betragtning af de foreliggende Forhold har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa en kraftig Nedskrivning paa Selskabets eneste Skib, uden at det derfor kan betragtes som Bestyrelsens Vurdering af dets reelle Værdi i Øjeblikket, da en saadan praktisk talt af Mangel paa Købere ikke kan fastsættes. Det til en saadan Nedskrivning anvendte Beløb 120,090 Kr., er bogført paa Gevinst- og Tabs-Konto sammen med ovenfor anførte 31,873 Kr., saaledes at der paa denne Konto overføres til næste Aar en Tabs-Saldo af ialt 151,964 Kr.

## Aarhus Havn

I Aarhus Havneudvalgs Mode forelaa Regnskabsekstrakt pr. 1. Mars 1932. Det fremgik heraf, at Havne- og Bropenge siden April i Fjor har udgjort 1,599,594 Kr. imod 1,687,736 Kr. i samme Tidsrum forrige Aar. I Kalenderaaret 1931 er der ind- og udlosset ialt ca. 1,585,000 Tons imod ca. 1,437,000 Tons i 1930.

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I FEBRUAR 1932

Vor Generalkonsul i Danzig indberetter, at han fra det Statistische Landesamt har modtaget en Vægt- og Værdi-

statistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Februar Maaned 1932.

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	5,704.0	2,761,414	70,172.3	9,733,865
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf.....	1,297.8	816,688	1,138.2	562,013
3. Træ og Trævarer .....	248.2	135,328	55,657.8	6,049,757
4. Bygningsmateriale og kemiske Frembringelser deraf..	140.7	86,122	18.7	12,616
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf	8,935.1	371,199	244,003.5	4,237,260
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,033.9	528,623	5,416.4	556,057
7. Erts, Metal og Metalvarer .....	868.6	1,098,480	3,709.0	1,494,549
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser .....	399.8	90,688	905.6	261,165
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,261.3	3,186,902	27.8	112,621
10. Beklædning, Galanterivarer .....	1.2	8,536	2.3	26,425
11. Spræng- og Skydemateriale .....	0.2	1,000	—	—
12. Andet .....	—	200	—	11,250
Ialt.....	19,890.0	9,085,210	381,051.6	23,057,608

Til Sammenligning med Januar Maaned skal anføres, at Indførslen da androg 33,663.9 T. til en Værdi af 14,530,886 G. Der er altsaa en Tilbagegang paa 5½ Mill. G. Der er sket Tilbagegang i alle 10 Varegrupper, særligt dog i Gruppe I: Levnedsmidler, der er gaaet tilbage med 2.7 Mill. G. eller 50 pCt.

Udførslen androg i Januar Maaned 554,836.7 T. til en Værdi af 21,005,133 G., altsaa en mindre Nedgang paa c. 2 Mill. G. Medens Udførslen af Levnedsmidler er gaaet

opad med 4.2 Mill. G., Træudførslen med c. 1 Mill. G., Metalvarer med 660,000 G., er Kuludførslen gaaet tilbage med godt 4 Mill. G.

Af hovedsageligt indføre Varer skal nævnes c. 3,700 T. Sild, c. 1,100 T. animalsk Fedt og Olie, c. 8,400 T. Kul, medens den hovedsagelige Udførsel bestod af c. 6,200 T. Rug, c. 8,600 T. Byg, c. 4,000 T. Hvede, c. 1,700 T. Hvedemel, c. 43,500 T. Raasukker, c. 54,000 T. Træ, c. 240,000 T. Kul (incl. Bunkers), c. 2,300 T. Koks, c. 3,200 T. Salt, c. 1,700 T. Zink, c. 2,000 T. Metalvarer.

## FRAGTBERETNINGEN fortsat

mark ca. 16/6 17/-. Sortehavet/Kontinentet indikerer 10/6d., Alexandria/Hull 9/-. Frugt 19/6 à 20/- Basis 100,000 cbf.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Nogle flere Kul-, Fosfat-, Pigiron- og diverse Laster udbydes til Canada, Staterne og Vestindien, men Raterne ligger paa et meget lavt Niveau. Montreal/A-R. indikerer 8c., Middelhavet 10½c., Sverige 13c., 3 Havne. Cuba betaler 15/- 5/7,000 Tonnere, Option San Domingo 14/-, Option Marseille 1/- mere. Korn Boston/Rio og/eller Bahia 13/-. Kul Ballimore/Alexandria \$1.75, Hampton Roads/Monte Video \$2. Korn Gulfen/Grækenland 3/9d. à 3/11d., Piræus 14¼c.

Vancouver/London, berth terms 22/6d., Vancouver/U.K. Kont. 23/9d. à 24/- April.

## SYDAMERIKA

Kornbefragtingen er midlertidig gaaet helt i Staa, delvis paa Grund af Usikkerheden i »the commodity

market« og de mange Helligdage, og Raterne er en 9d. à 1/- lavere. April Positioner betinger ca. 18/- San Lorenzo/U.K. Kont. 16/9d. A/R, Maj ca. 17/6 U.K. Kont. En Del af de forholdsvis mange usluttede prompte Baade maa være forberedt paa at maatte akceptere lavere Rater, men Markedet vil forhaabentlig snart kunne rette sig.

## ØSTEN

Markederne er alle meget svage med minimal Efterspørgsel. Vest Australien/Europa betalte sidst 28/- pr. April, 27/- April/Maj. Vladivostock indikerer 27/6d. for parcels. Saigon/Cuba, seks Havne, ca. 30/-. Beira/Glasgow 6,300 T. Majs 18/- April.

## TIME-CHARTER

Vestindien: 3,900 T. 2 Mdr. \$1. 2,100 T. Rundrejse \$1.10. 2,400 T. Rundrejse \$1.07½. 9,200 T. del. Shanghai/redel. U.K. Kont. via Pacific 90 c.

## MODERNE NAVIGATIONSMIDLER

Af Orlogskaptajn R. West.

De senere Tiders rivende tekniske Udvikling har paa saa mange Omraader sat sit Spor i det praktiske Liv og ikke mindst i Navigationen.

Navigatoren er for saa vidt »konservativ«, saaledes at forstaa, at han nødig opgiver de gennem lange Tiders Erfaring gennemprøvede Navigeringsmidler, med hvis Konstruktion og Brug han er fuldt ud fortrolig, og til hvilke han nærer Tillid. Nogle Redere slutter sig villigt hertil, thi de mener derved at spare Penge; det gør de maaske nok i Øjeblikket, men ikke i det lange Løb, thi de nuværende store og mere hurtiggaaende Skibe kræver, at Føreren har de mest moderne Navigeringsmidler til sin Raadighed, saaledes at han med desto større Sikkerhed kan føre sit Skib hurtigt frem og spare Tid og derved mange Penge for sin Reder. Det Skib, der skal staa sig i Konkurrencen paa Verdenshavene, maa være forsynet med de bedste og mest moderne Navigeringsmidler, og have Navigatører, der er fuldt ud fortrolige med Bru- gen af disse.

### Radioen.

Radioen er uden Tvivl det mest værdifulde Hjælpe- middel, Navigatoren har faaet i den senere Tid.

Naar man hører Radio omtalt i Navigationens Tjeneste, er man tilbøjelig til kun at tænke paa Radiopejling, men hvor vigtig denne Anvendelse end er, maa man endelig ikke forglemme Radioens Betydning paa saa mange andre af Navigationens Omraader, her skal blot nævnes:

- 1) Gennem Radioen har Rederen til enhver Tid fuldstændig Forbindelse og Kommando over sit Skib, hvor det saa end befinder sig paa Verdenshavene.
- 2) Skibets Fører kan med sin Radio forinden Ankomst til Havn i Tide bestille Lods, Kajplads, Lossemandskab o. s. v.
- 3) Skibet kan modtage Sikkerhedsmeldinger vedrørende Sejladsen, Vejrmedlinger, Stormvarsler og Ismeldinger. — I denne Forbindelse skal det tilraades enhver Navigator at være vel inde i Vejrmedlingstjenesten og Vejrkortenes Brug og Tegning.
- 4) Skibet kan med sin Radio tilkalde Hjælp i Nødssituationer.
- 5) Radioen har oversflødiggjort astronomiske Klokkets- observationer; selv et mindre godt Søur er nu fuldt ud anvendeligt, da det saa ofte kan kontrolleres ved Radiotidssignalerne.

### Radiopejlingerne

Den mere direkte Hjælp, som Radioen yder Navigatoren, er imidlertid *Radiopejlingerne*. Disse er nøjagtige og har den uvurderlige Fordel frem for alle andre Metoder til Pladsbestemmelse, at de kan anvendes i selv det mest usigtbare Vejr, hvor sikker Pladsbestemmelse jo netop er af den allerstørste Betydning.

Indenfor Radiopejlingen haves 3 forskellige Metoder, nemlig:

1) *Radiofyrt*, der er en i Land opstillet Retningssender, som udsender Signaler, hvis Art angiver den Sektor i Forhold til Fyret, hvori Skibet befinder sig.

Senderen kan bestaa af en fast *Paraplyantenne* med stjerneformet udspændte Traade. I hvert Traadsæt udsendes efterhaanden forskellige Signaler, saaledes at det Signal, som høres i Skibets Modtager, vil angive Retningen fra Senderen.

Senderen kan være en *roterende Antenne*. Denne er vertikal og anbragt langs Brændlinien af en parabolisk Metalcyllinder, der bevirker, at Radiobølgerne kun udsendes parallelt med Brændlinien.

Paa et bestemt Radiosignal, der udsendes i alle Retninger, startes Antennens Rotation fra f. Eks. retvisende Nord med en bestemt Rotationshastighed, f. Eks. 6 Minutter pr. Omdrejning, d. v. s. at Antennen drejer 1 (en) Grad pr. Sekund. Naar man ombord hører *Startsignalet*, sættes et Stopur i Gang, og saasnart man hører Antennens *Rotationssignal*, stoppes atter Uret. Er Tidsforløbet mellem de to Signaler (Startsignal og Rotationssignal)

f. Eks. 37 Sekunder, saa er den retvisende Pejling til Senderen 37 Grader, altsaa N. 37. E.

2) *Fremmedpejling* virker saaledes: Pr. Radio sætter Skibet sig i Forbindelse med en Hovedpejlstation i Land og anmoder om at faa opgivet sin Plads. Derefter udsender Skibet bestemte Radiosignaler, der ved Hjælp af drejelige Pejlrammer paa mindst 2 (to) for hinanden gunstigt beliggende Pejlstationer i Land pejles (krydspejles). Hovedstationen i Land faar telefoneret Pejlingerne fra Bi-Pejlstationerne, retter dem og afsætter dem i Kortet. Derefter telegraferes Pladsen til Skibet. Ved denne Metode kan der fremkomme Fejl, idet der f. Eks. kan være pejlet til et andet Skib, og Skibet er heller ikke selv i Stand til at bedømme Observationernes Kvalitet. For disse Pejlinger maa Skibet senere erlægge en Afgift til Stationen i Land.

3) *Skibspejlstationen* (»Papegøjeringsen«) pejler selv til kendte Stationer i Land, og Pladsen afsættes hurtigt og nemt ombord. Dette System har den Fordel, at Pejlingen er saa simpel, at Navigatoren selv kan udføre den, og han er derved i Stand til at vurdere sin Observations Godhed.

At der til Radiopejlinger er knyttet visse Rettelser (Deviation og Rettelse fra Storcirkel til Kompaslinie) maa ikke afskrække Navigatoren, dem bliver man hurtigt fortrolig med.

I Fyrskibene kan Radiopejlsignaler knyttes sammen med Undervandslydsignaler, hvorved man opnaar fra en enkelt Station at faa saavel Retning som Afstand, altsaa en Plads. Retningen faas ved Radiopejling som ovenfor beskrevet, og Afstanden ved at maale Tidsforløbet mellem Modtagelserne af det samtidig afsendte Radio- og Lydsignal.

Endelig skal nævnes, at Skibe, der har Pejlstationer, i *Taage* kan manøvrere udenom hverandre ved hyppige gensidige Pejlinger og derved undgaa en af Navigatorens største Farer, Kollisionen i Taage.

For at alle disse forskellige Anvendelser af Radioen — Korrespondance, Pejlinger, Meldinger etc. — ikke skal virke indbyrdes forstyrrende mellem Radiostationerne, maa der selvfølgelig være visse internationale Aftaler med Hensyn til Bølgelængder o. s. v., hvorfor der er vedtaget flere Konventioner Landene imellem. Oplysninger om alle disse Spørgsmaal Radiotjenesten vedrørende findes i udmærkede Radiohaandbøger.

Som et muligt Fremtidsbillede af Radioens Anven-

## FRANKRIGS NYE SØFARTSMINISTER



M. Guernier blev Søfartsminister i André Tardieu's nye Kabinet. Under hans Ministerium hviler ligeledes den kommercielle Flyvning. Paa Billedet ser man ham efter endt Inspektion stige ud af en Wibault-Penhoët Aeroplan, den hurtigste 3-Motor Aeroplan i Verden. Herren i Forgrunden er René Fould, Formand for det bekendte franske Skibsbygningsværft *Stédés Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoët*. Han er ligeledes Formand i Bestyrelsen for Datterselskabet, der bygger de paugældende Aeroplaner.

delse, skal her kort skitseres et System, der har været demonstreret i Frankrig.

Paa hver Side af en Fjordmunding anbringes et Radiofyr med roterende Antenner, der udsender forskellige Tegn i Straalebundter. Radiofyrenes indbyrdes Afsendelse bestemmes nu saaledes, at en Modtager, der befinder sig i Sejlrueten, hører Fyrenes 2 (to) Signalsystemer samtidig. Udsender det ene Fyr f. Eks. Prikker og det andet Streger, vil man, naar man er i Ruten, høre en Række skiftevis Prikker og Streger. Er man paa en af Siderne, høres først en Række Prikker, dernæst skiftevis Prikker og Streger og endelig en Række Streger eller omvendt. Tælles Antallet af isolerede Prikker eller Streger, kan man heraf udlede, hvor langt man er udenfor Ruten. Den Side af Ruten, man befinder sig i, angives ved, om man først hører Prikker eller Streger.

Fortætte

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

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

### KJØBENHAVN

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

### Udførslen af polske Kul over Gdynias Havn i Februar Maaned 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der i Februar Maaned ifølge en fra Havneforvaltningen i Gdynia modtaget Statistik er eksporteret 243,894.6 T. Kul over Gdynias Havn, deraf til Danmark 43,580.6 T. mod 329,532.3 T., deraf til Danmark 43,580.6 T. mod 329,523.3 T., deraf til Danmark 73,664 T. i Januar Maaned 1932.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Danmark .....	43,580.6
Frankrig .....	7,215
Holland .....	5,745
Island .....	5,500
Lettland .....	8,880
Norge .....	59,434
Sverige .....	106,270
Italien .....	7,270

243,894.6

### FAABORG

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

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8.0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6.4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsadningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frit. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakter af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

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

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruc 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Havneafgift: Moderat. Bugsering u. f. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Aig. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køhalsningsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruc: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. 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 Oang 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.

## EN REDER SIGER SIN MENING

Tiden er af Lave, og den kommer ikke i Svingtigen ved de Forholdsregler, som Verdens Stormagter gennemtvinger. Mr. E. Emlyn-Jones, der i Fjor valgtes til Formand for »Cardiff and Bristol Channel Shipowners' Association«, udtaler sig i barske Vendinger om den Mangel paa Statsmandskløgt, der er blevet udvist af Englands Regeringer siden Krigens Slutning. Ligeegyldigt hvilket Parti, Ministrene har tilhørt, tillægger han dem det meste af Skylden for den engelske Skibsfarts og Handels vanskelige Kaar. Resten tilskriver han Kortsynethed hos fremmede Landes Regeringer. Han paastaar, at de Forhold, der har fremkaldt Depressionen i Skibsfarten, er en Følge af de Kæmpebommerter, der er blevet begaaet siden 1919 over hele Verden af Statsmænd og andre, der burde vide bedre Besked. Det første Slag var Overtagelsen af den tyske Handelsflaade. Desuden har Krigsgæld og Krigsskadeerstatninger bidraget lil at forværre Handelskrisen. Skibsfarten har lidt svært under den Udtalelse, som Englands Finansminister, Sir Austin Chamberlain, kom med angaaende Regeringens Holdning til Merindkomstskatten. Denne Udtalelse gav Folk den Opfattelse, at denne Skat snart vilde blive ophævet eller nedsat, og mange Redere og Handelsfirmaer indgik Kontrakter bygget paa denne Tro. Da det kom til Stykket blev Skatten forhøjet med den Konsekvens, at en Del Firmaer gik Fallit eller kom ud for Vanskeligheder, der godt kunde have været undgaaet. Mr. Emlyn-Jones beskriver dernæst Efterkrigsaaet som en Periode karakteriseret ved Anvendelse af kunstige Forholdsregler, og nævner som Eksempler den kanadiske Hvedepulje, der forsøgte at opnaa mere end Verdensprisen for Hveden og derved indskrænkede Eksportkvantummet i en saadan Grad, at mange Skibe maatte forlade St. Lawrence i Ballast. En lignende Virkning havde Oprettelsen af American

Farm Board, Stevenson's Gummirestriktionsprojekt, Kaffevalorationen i Brasilien og for Englands Vedkommende Kulmineloven. Hvis man had Mr. Emlyn-Jones om i een Sætning at give et Slagord til Gavn for Skibsfarten, vilde det blive: »Bort med alle Statsindgreb«. Oplagelsen af en saadan Politik vilde give Skibsfarten en virkelig Chance for at komme sig.

Mr. Emlyn-Jones giver sig saa i Lag med den meget omstridte Toldpolitik og paaviser, hvorledes Skibsfarten har lidt herunder, forfulgt som den har været af samtlige Landes Regeringer. Økonomisk Nationalisme, maskeret som Patriotisme, har i den Grad tilstoppet den internationale Handels Spiserør, at alle er blevet forarmet, og ingen Tilbagevenden til gunstige Tider er mulig i en Verden, der nægter at give den internationale Handel fuldstændig frie Tøjler. Rekordhøster har gentagne Gange i de senere Krisear været en Gave fra Naturens Haand. Man burde have skaffet rigeligt med moderne Skibe til disse Afrøders Transport, men Læren om den nationale Selvforsyning er ligesom en Forhammer slængt ødelæggende ned i den internationale Handels sarte Mekanisme. England, hævder han, behøver den internationale Handel som Ekspansationsgrundlag. Skønt andre Landes økonomisk fejlagtige Toldpolitik i visse Kredse har skabt Lyst til Repræssalier, har Mr. Emlyn-Jones den Opfattelse, at en drastisk og permanent Forandring af Englands Toldpolitik vilde betyde endnu et haardt Slag mod Skibsfarten. Endelig hævder Mr. Emlyn-Jones, at hvis de forskellige Landes Statsmænd een Gang for alle kunde ordne alle de omstridte Problemer, der er en Arv fra Krigen, og hvis den nuværende Modgang kunde benyttes til at fremkalde en almindelig Anerkendelse af de forskellige Nationers indbyrdes Afhængighed, kunde den engelske Skibsfart se Fremtiden mere trygt i Møde.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sommer-Afgifterne i Kiel-Kanalen

Mæglerfirmaet Sartorio & Berger, Kiel, meddeler, at fra 1. April bortfalder Vinter-Tillægget til Kanal- og Lodsafgiften i Kiel-Kanalen. De samlede Udgifter ved Gennemsejlingen gaar hermed 12—15 Procent ned for Sommermaanederne.

### Skibstrafikken paa Gdynias Havn i Februar Maaned 1932

Der er ifølge den officielle Statistik indgaaet 188 Skibe med 159,795 N. R. T. mod 220 Skibe med 206,871 N. R. T. i Januar. Af den indgaaede Tonnage indgik 130 i Ballast, medens 24 Skibe udgik i Ballast. Tonnagen, der i nogen Tid har vist Nedgang, er atter faldet betydeligt med c. 47,000 T. eller 23 pCt. Den danske Tonnage staar med 20 Skibe med 17,988 N. R. T. som Nr. 3 efter den svenske Tonnage med 61 Skibe med 46,735 N. R. T. som Nr. 1 og den polske med 26 Skibe med 36,541 N. R. T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen .....	26	36,541
England .....	2	3,394
Danmark .....	20	17,988
Estland .....	10	6,671
Finland .....	3	4,029
Frankrig .....	3	2,613
Holland .....	5	3,249
Letland .....	6	5,491
Tyskland .....	34	16,211
Norge .....	17	13,760
Amerika .....	1	3,113
Sverige .....	61	46,735

Den samlede Indførsel over Havnen androg 12,930 T. mod 7,213 T. i Januar. Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 1,700 T. Frugt, c. 1,700 T. Tobak, c. 1,400 T. Sild, c. 2,800 T. Thomasmel, c. 1,400 . Papir.

Den samlede Udførsel androg 288,232 T. mod c. 373,000 T. i Januar. Den hovedsagelige Udførsel bestod af c. 1,000 T. Ris, c. 12,500 T. Sukker, c. 4,800 T. Bacon, c. 255,500 T. Kul (incl. Bunkers), c. 4,000 T. Nitrat, c. 1,500 T. Skinner, c. 3,200 T. Zink, c. 1,100 T. Papir.

### Indkaldelse af østrigske Banksedler

Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Wien har den østrigske Nationalbank ved Bekendtgørelse af 26. f. M. indkaldt de i Omløb værende 1000-Schilling Banksedler, der bærer Datoen 2. Januar 1925. Sidste Frist for Indkaldelsen er 31. Marts d. A. Fra denne Dag at regne indtil 31. Marts 1935 modtager Nationalbanken kun Sedlerne til Ombytning. Efter 31. Marts 1935 er Banken ifølge Statutterne ikke forpligtet til at indløse eller ombytte de indkaldte Sedler.

## BEKENDTGØRELSE

### Foreningen til Søfartens Fremme.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling *Torsdag d. 14. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3, med følgende*

#### DAGSORDEN:

- 1) Aflægelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 30. Marts 1932.

BESTYRELSEN.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. 3. 1932

LONDON .....	18,16	MADRID .....	37,25
NEWYORK .....	4,85	AMSTERDAM .....	196,50
BERLIN .....	115,75	STOCKHOLM .....	97,50
PARIS .....	19,30	OSLO .....	96,65
ANTWERPEN .....	67,50	HELSINGFORS .....	8,45
ZÜRICH .....	94,25	PRAG .....	14,60
ROM .....	25,20		



## Polens Kuleksport i Februar 1932

Gesandtskabet i Warsava indberetter Tallene for de fra Polen i Februar Maaned d. A. eksporterede Kvantum Kul. saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	Tons
Østrig .....	105,000
Czekoslovakiet .....	55,000
Ungarn .....	1,000
Danmark .....	114,000
Norge .....	60,000
Sverige .....	130,000
Finland .....	1,000
Letland .....	6,000
Lithauen .....	5,000
Memel .....	1,000
Frankrig .....	31,000
Holland .....	6,000
Italien .....	65,000
Schweiz .....	7,000
Rumænien .....	2,000
Algier .....	1,000
Bunkerkul .....	24,000
Ialt. ....	614,000



## POSITIONSLISTE

PR. 29. MARTS 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborghus* i Dok.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aaro* ank. Casablanca 26.3.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Casablanca 26.3. til Genoa.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Teneriffe 12.3.  
s.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, ank. Kbhvn. 24.3.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 20.3.  
s.s. *Allsund*, Petersen, afg. Fort de France 24.3. til Puerto Podre.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 19.3.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Suez 28.3.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos 29.3. til Rio Bahia.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Kbhvn. 27.3.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Shanghai 12.3.  
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Benghazi 25.3. til Valencia.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Ocean Isl. 28.3.  
m.s. *Australien*, Krarup, ank. Nakskov 12.2.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nyköbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Bordeaux 22.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 28.3.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 20.3.

- m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Norfolk 24.3.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Bahia 23.3. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. New York 18.3.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 26.3. til Hartlepool.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. 30.3. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Philadelphia 19.3. til Cette.

## C

- m.s. *C.F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Aalborg 2.3. til Buenos Aires.  
s.s. *Charkow*, Kajs, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Gibraltar 27.3. p. R. t. Rotterdam.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Key West 25.3. til Baytown.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Madeira 25.3. p. R. t. La Plata.  
m.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Neuritas 26.3.  
s.s. *Cimbria*, Clausen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Kobe 14.3.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 29.3.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. 48° 05' N. 41° 15' V. 27.3. p. R. t. Baytown.  
m.s. *Danmark*, Rasinussen, afg. Singapore 20.3. til Suez.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 29.3. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Aggerholm, afg. Königsberg 30.3. til Memel og Libau.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Eindal, ank. Kbhvn. 29.3.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tarragona 29.3. til Castellon.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Rotterdam 23.3.  
m.s. *Erria*, Topp, pass. Perim 29.3. p. R. t. Suez.  
s.s. *Estland*, Egelofl, ank. Barcelona 25.3.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Seattle 27.3.

## F

- s.s. *Falken*, Hull-Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Væring, pass. Gibraltar, 28.3. p. R. t. London.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. 29.3. til Nakskov.  
s.s. *Florida*, Kolster, ank. Holbæk 28.3.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Murmansk 20.3.  
s.s. *Fredensborg* afg. Antwerpen 26.3.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, pass. Penland 28.3. for hjem.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Kbhvn. 27.3.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Rotterdam 28.3. til Aalborg, Vejle og Kbhvn.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

ROTTERDAM

LISSABON

## D. A. KNUDSEN &amp; CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

## VINKE &amp; CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

## KIEL

KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne. De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

HAFEN, UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

s.s. *Gerda Toft* afg. Boston 1.3. til Sagua.  
m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. San Pedro 3.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ram, ank. Kbhvn. 28.3.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Gandia 26.3.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 28.3.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 24.3. til Manchester.  
s.s. *Hrouar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m. s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Broner, afg. Melbourne 21.3.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Antwerpen 26.3. til Bona.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Odessa 25.3.  
s.s. *Island* afg. Kbhvn. 27.3. til Leith, Thorshavn, Island.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, forv. Kbhvn. 6.4. til Wales.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Tsingtao 27.3. for hjemg.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Clemmensen, afg. Swansea 23.3. til Kbhvn., Randers m. fl.  
s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Houston 17.3. til Rotterdam.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Burntisland 26.3. til Nykøbing F.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Liverpool 26.3.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiusko*, Borkowski, afg. Halifax 23.3.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 25.3. p. R. l. Colombo.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. San Domingo.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsruten.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Nykøbing S. 28.3.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Moss 15.3. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fredericia-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 27.3. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Singapore 28.3. til Hongkong.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Burnt Island 26.3. til Livorno.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, ank. Kbhvn. 29.3.  
s.s. *Maria Toft* ank. Murmansk 14.3.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Burnt Island 25.3. til Crolone.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Skien 16.3. til Buenos Aires.  
m.s. *Meonia*, Kolls, pass. Finisterre 29.3. p. R. t. Marseilles.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tunis 27.3. til Marseilles.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Reykjavik 24.3. til Methil.  
s.s. *Nevada*, Arel, ank. Charleston 21.3.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, pass. Ushant 29.3.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Rouen 26.3. til Goole.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. Shanghai 24.3.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 19.3. til Kbhvn., Odense m. fl.

## P

m.s. *Panama*, Nielsen, ank. Newcastle 20.3.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Marseilles 25.3. til Esbjerg.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 29. MARTS 1932

3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Douglas 24.3.  
4/m Sk. *Helga*, Petersen, afg. Cadiz 23.3.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Swansea 26.3.  
3/m Sk. *Zampa*, Hansen, afg. Santa Pola 28.3.

## 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: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
samt paa alle Postkontorer

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



KØBENHAVN



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB  
KØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsglver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

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

HOVEDKONTOR: TLF. C. 3491 & 13370 EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

### Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

## MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusøns»  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## EDGAR PETTERSON

Skibsmægler, Befragter, Assurance og Spedition.

ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Repræsentant: Jørgen A. Rasmussen, København K.

Telefon: 127. Coder: The Bøe Codes, Scott's,  
Telegram Adr.: "Pettersøns". Owners' and Captains' Code.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
& The Finnish Shipbrokers Association.

## O. SWANLJUNG

Britisk, Dansk & Svensk Vico-Konsulat Etabl. 1908

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Simuluoto & Kalajoki-Rahja) FINLAND

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljungs», Brahestad  
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsførerforening, Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference Tel.-Adr. SVANLJUNG

## 1/2 A. E. ERICKSON & Co., A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889  
Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 21 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.  
Harvaluoto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Strömms inner road . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »

# DANSK SØFARTSTIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
SKIBSVÆRFT

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:                      Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose, »Newcastle
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose »Grimsby
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA                      BILBAO: ESTACION 5



Forsikrings-Aktieselskabet  
**SKANDINAVIA**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 20 Millioner Krone

50% TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN                      OVERGADEN N. V. 9  
OG STRANDGADE                      OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 15

FREDAG 8. APRIL 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S

D/S af 1912

D/S Svendborg

A. P. Møller-Tankbaade

D/S af 1929

D/S Dannebrog

D/S Orient

D/S Norden

D/S Progress

J. Lauritzen

D/S Myren

D/S Torm

D/S Vendila

Det Dansk-Franske D/S

D/S Dania

Det danske Petroleum A/S

D/S Hafnia

Andreas Christensen

A/S Det danske Kulkompagni

D/S Heimdal

De forenede Kulimportører A/S

D/S Viking

D/S Pacific

A/S Em. Z. Svitzers

Bjergnings-Entreprise

Svitzers Bugserafdeling

D/S Botnia

D/S Atlanterhavet

D/S Ursus

D/S Baltic

D/S Jutlandia

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne

D/S Nordania

D/S Als

D/S Nautic

Det Dansk-Norske D/S

A/S De danske Sukkerfabrikker

A/S Det store Nordiske Telegrafskib

D/S Jyden, Esbjerg

D/S Øresund

J. Saabye & O. Lerche

D/S af 1925, Esbjerg

D/S Phoenix, Esbjerg

Rhederi M. Jepsen, A.S., Aabenraa

D/S Activ, Korsør

A/S Dampskibet England

A/S Dampskibet Finland

A/S Vestjysk Dampskibsselskab, Esbjerg

Rederi-Aktieselskab Transporter, Odense

De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

BYRDER OG NA- Ved Det Forenede Dampskibs  
TIONALE FOR- Selskabs Generalforsamling sag-  
PLIGTELSESER de Direktør A. O. Andersen med

Rette, at Selskabet er en Del af vort Fædreland, et nationalt Foretagende, og at der maa gaas forsigtigt frem inden for dette. Selskabet maa opfylde sine Forpligtelser over for Landet, samtidig med at det tager Hensyn til Aktionærerne. Det er derfor i begge Interesser, at man under usikre Forhold sikrer Fremtiden og ikke udmarver Reserverne. Aktionærerne maa derfor nøjes med de 6 Procent, som de faar gennem Reservefondsbeviserne.

Vi maa ruste os overfor Fremtiden, fortsatte Direktøren, og vi har Forpligtelser at opfylde, navnlig over for vor store Nabo mod Vest. Der har nok været Opgang i Landbrugs-Eksporten, men vi har maattet nedsætte Raterne; og dette er ikke opvejet i Stigningen i Eksportmængden. Vi har fornyet og fornyer stadig Flaaden; vi har en af de bedste Forbindelser til England. Transporterne har været store, saa store, at vi maatte sætte nye Skibe ind. Det har kostet Penge, men har givet os den Tilfredsstillelse, at vi har kunnet besørge alt, uden at en Drittel Smør, en Balle Flæsk eller en Kasse Æg er blevet forsinket.

Direktør A. O. Andersen kom ligeledes ind paa de Vanskeligheder, som Amerikafarten frembyder. Man maa se Regnskabs Resultater paa den Baggrund, at Selskabet konkurrerer med udenlandske Selskaber, der alle paa en eller anden Maade oppebærer Subvention, mens Det Forenede som bekendt ikke i nogen Form modtager Støtte fra det Offentliges Side.

Direktør Andersen rørte her ved et Problem, som bliver mere og mere aktuelt for hver Dag. Danmarks Skibsfart har Gang paa Gang stillet sig afvisende overfor Forslag, der sigtede paa at hjælpe den igennem vanskelige Tider. Det er selvfølgelig en beundringsværdig Holdning, som de danske Redere indtager paa et Tidspunkt, hvor næsten alle andre Erhverv ligger Skatleyderne til Byrde. Men kan de vedblive hermed? Som Skibsfartens Kaar er i Øjeblikket, og som de længe har været, maa Reserverne slides tynde, og gode er de Øjne, som kan skimte Bedringens lysere Horisont forude. Ingen Regering i Verden har i de sidste Maaneder vedtaget et Lovforslag, som ikke baade direkte og indirekte skadede Skibsfarten. Enhver Restriktion, enhver Regulering, ethvert Forbud rammer Skibsfarten *below the belt*. Hvis man forbyder Indførslen af den eller hin Vare, giver dette Forbud en Chance til en eller flere nationale Virksomheder. Der er altid nogen, der trives, i alt Fald midlertidig, ved den Slags Indgrib i den frie Vareomsætning. Men aldrig Skibsfarten. Den straffes altid; den maa betale den Chance, de andre faar.

Som Direktør Andersen saa smukt udtalte, er det Skibsfartens Lederes og Aktionærers nationale Forpligtelse at holde i Orden og vedligeholde de eksisterende Transportforbindelser mellem dette Land og Om-

verdenen. Derpaa beror vor hele Placering i Verdenssamfundet. Men ogsaa andre end Rederne har national Forpligtelse til at opretholde vor Skibsflotte, hvis Forholdene kræver det. For Skibsflotten er en af vore store nationale Værdier, som det danske Samfund ikke kan være foruden.

#### DET STORE SAMARBEJDE

Nu suser Foraarsvinden gennem Havnen, og det plejede tidligere at være Signalet til Opbrud for de fleste af de oplagte Skibe, skrev vi her paa dette Sted i sidste Uge. I Aar sker det allsaa ikke. Oplægningerne stiger og stiger, Uge for Uge bliver de højere. Denne Uge er ingen Undtagelse. Der er fem »Oplæggere« mere end sidste Uge, altsaa 129 Skibe svarende til en Brutto-Tonnage af 259,271 og Dødvægts-Tonnage af 403,444 Tons. En ny og sørgelig Rekord paa Oplægningens Omraade!

Hvordan man end ser paa det forhaandenværende Problem og dets eventuelle Løsning, kan man vel alle være enig om, at i lange Tider vil der være for megen Tonnage i Markedet. Selv om nogle af de Skranker, der i Øjeblikket hindrer Handelssamkvæm mellem Nationerne, brydes ned, vil det være en rum Tid, inden Verdenshandelen vil kunne lægge Beslag paa hele den eksisterende Tonnage. Det er selvfølgelig glædeligt, som Skibsreder Christensen understregede paa »Vendela«s Generalforsamling, at Ophugningerne har taget Fart. Dette gælder vel nok særlig for Japans og Amerikas Vedkommende, men ogsaa i mange evropæiske Lande er Ophugningerne blevet større — dog har den ophugne Tonnage ikke holdt Maal med den nybyggede, sidste Kvartal maaske undtaget. Men, gaar det tyske Ophugningsskema igennem, bliver det forhaabentlig ogsaa til virkelig rationel Ophugning i andre Lande. Der er nok at hugge op af; en mægtig Procent af de oplagte Skibe bør ikke komme ud igen, de er haabløst forældede og kan ikke konkurrere med den moderne Tonnage.

Men inden man kan enes om en rationel Ophugning og finde Midlerne dertil, er det uafviseligt nødvendigt, hvis da ikke Trampskibsfarten helt skal odelægges, at man samles om en Fællesplan som for Eks. den af Generalkonsul Gustaf E. Sandstrøm i Göteborg foreslaaede. Forøvrigt spiller det ikke afgørende Rolle, hvilken af de forskellige Planer man samles om, blot man mødes i Samarbejde, blot der er Vilje til at trække fra samme Hammel. Som Scandinavian Shipping Gazette har fremhævet, ligger Løsningen ikke i en Udkonkurrering. Selv om en stor Mængde Redere Verden over maatte opgive Kampen, ændrer det ikke Situationen. Problemet forbliver uløst, fordi de paagældende Rederes Skibe ikke forsvinder sammen med deres Ejere. Tværtimod, de forbliver i Markedet, solgt til Spotpris til nye Ejere, altsaa et forøget Faremoment.

Tanken om et aktivt Samarbejde med en Fordelingscentral for hvert af de større Markeder, altsaa noget i Retning af Generalkonsul Sandstrøm's Forslag, vinder Terrain overalt. Selv de mest kritisk indstillede er ved at ændre Signaler. Et Blad som *Fairplay*, der hidtil og barsk har afvist alle fremkomne Forslag, er nu paa Tilbagetog. I sit sidste Nummer beklager Bladet, at det endnu ikke er lykkedes at finde i England eller andetsteds det praktiske Forslag, hvorom alle Redere kan samles og hvorved Fragtraterne kan sættes op og Konkurrencen reguleres. Det findes heller næppe. Men der maa kunne findes et Forslag, hvorom alle Tramprederier Verden over kan samles. Overfor *Fairplay* har en kendt engelsk Reder udtalt, at »efter hans Mening var Tiden nu inde for en international Plan til Ophugning af gammel Tonnage

og for at have en Pulje til at betale Rederne for at lægge deres Skibe op«. Han udtalte iøvrigt, at »til Trods for, at hele hans Flaade kun bestod af nye Skibe, var han, uagtet han tidligere havde taget det modsatte Standpunkt, parat til at anbefale sin Bestyrelse og Aktionærer at støtte aktivt og betale til ethvert fornuftigt Forslag, der maatte blive bragt frem«.

Selvfølgelig er der mange, sikkert de fleste, der ryser paa Hovedet af ethvert kunstigt Forsøg paa at løse det forhaandenværende Problem. I et Svar paa Scandinavian Shipping Gazette's fortsatte Kampagne for en Fordelingscentral efter de amerikanske Forretningsdiktaturers Princip, skriver saaledes Mr. C. Vermeij, den kendte Rotterdam shipping man, »at det ikke nødvendigvis er Mangel paa Mod eller Foretagelse eller manglende Evne til at indstille sig til de forskellige Tidens skiftende økonomiske Udvikling, hvis man stiller sig skeptisk overfor Tanken om et Diktatur, der paa Joshua-Maner fik Begærets Sol og Tilbudets Maane til at staa stille paa Fragtmarkedets Himmel.« Efter hans Mening betyder denne Skepticisme snarere et vist køligt Mod og en sober Anerkendelse af den haardkogte Kendsgerning, at ethvert Forsøg paa ad kunstig Vej at regulere Handelssamkvæm er dødsdømt.

Men den glimrende Dialektiker i Rotterdam glemmer den Omstændighed, at de Skranker og den Modstand, som Skibsfarten møder allevegne, netop skyldes kunstige Indgreb fra Lovgivningsmagten i de forskellige Lande. Dem kan man kun møde med de kunstige Foranstaltningers Vaaben. Og alt dette med *supply and demand* som Handelens eneste og sunde Regulator er det ikke, naar alt kommer til alt, forældede Fraser? Hvor man ser sig om i Verden, har Karteller og Trusteer forlængst sat denne Doktrin paa Porten. Overenskomsterne og Aftalerne spiller en kæmpeenssig Rolle i en Masse Erhverv. Til Trods for tilsyneladende Konkurrence opretholdes Priserne og Markederne deles mellem Kartellernes og Trusteerne Mænd. Er dette da ikke et kunstigt Indgreb? Og har det kunstige Indgreb ikke afløst Anarki og Smuds-konkurrence? Hvorfor saa være bange for at prøve et Samarbejde paa, hvad Scandinavian Shipping Gazette kalder, et common sense Diktatur?

#### HVAD ER HANS HEMMEIGHED?

Tiderne er onde for Tramprederne herhjemme som ude i Verden. En Spadseretur paa Langelinie bekræfter dette. Her ligger Fragtdamper ved Fragtdamper, hver Tomme Plads er optaget. Og dog har vi herhjemme en Undtagelse, en Trampreder med en stor Flaade, der alle er i Virksomhed. Ingen af Dampskibsselskabet *Vesterhavet's* 35 Skibe er oplagt. Hvad er Rederen, Konsul I. Lauritzens Hemmelighed? How is it done? Hvorledes og hvordan, vældig dygtig gjort er det. Ejendommeligt er det ogsaa, det er de samme Firmaer, der Aar efter Aar benytter de Lauritzenske Baade, herhjemme og ude i Verden. Men det er maaske selve Hemmeligheden? Saalænge finske Havne er aabne, træffer man i hver af dem et eller flere af Lauritzens Skibe, der henter Træ, Træmasse eller Cellulose fra de samme Firmaer, hvis Varer de hentede Aaret og Aarene forud. Hvad der gælder finske Havne og finske Firmaer gælder ogsaa andre Steder i Verden. Hvad er Hemmeligheden?

*Antel G. J. J. J.*

## NORSKE IMPORTBESTEMMELSER

**Konnossement.** Varer, som indføres til Norge, udleveres ikke af Toldvæsenet, førend vedkommende ved Konnossement, Fragtbrev, Følgebrev eller lignende Adkomstdokument har legitimeret sin Ejendomsret til Varerne.

**Handelsfaktura.** Ved Fortoldning af Varer, som svarer Værditold, tilpligtes Importøren at fremlægge Faktura med Duplikat samt Dokumenter eller Op-gaver over de med Varerne Udførsel og Forsendelse forbundne Omkostninger. Den toldpligtige Værdi er Varens Pris i Eksportlandet + Udførselsafgifter, hvis saadanne er paalagt, Indpakningsomkostninger, Fragt og andre Forsendelsesomkostninger som Assurance, Spedition o. l. Ved Fortoldningen af Vægttoldvarer forlanges ikke Faktura, men det er ofte ønskeligt, at den medbringes. Derimod forlanges for Vægttoldvarer af Hensyn til Handelsstatistikken en Værdierklæring af Importøren.

**Konsulatfaktura** forlanges ikke.

**Oprindelsesbevis.** Der kræves kun Oprindelsesbevis for Portvin og Madeira.

**Mærkning af Emballage.** Der er ingen almindelig Forskrift om Mærkning af Kasser, Pakker o. l. ved Indførsel til Norge, men Fakturaen maa være udfærdiget og Kolliene mærket paa en saadan Maade, at de let kan identificeres. For enkelte Varer som Æg, Smør, Kartofler, Margarine og Margarineost, Kunstsmull og Fedtemulsioner, Saavarer m. v. er der udfærdiget specielle Bestemmelser om Mærkning af Emballagen. Ved Lov om Varemærker af 2. Juli 1910, som kun angaar den indenlandske Handelsomsætning, er det forbudt at anbringe paa Varen eller Embal-

lagen urigtig eller vildledende Belegelse af Varens Oprindelsesland.

Af de norske Bestemmelser vedrørende Indførslen af visse Varer, fremhæver vi følgende af særlig Interesse for Danmark:

1. Regler udfærdiget i Kraft af Lov om Kvalitetskontrol med visse Landbrugsvarer af 8. August 1924:

Regler om Kontrol med Indførsel af Kartofler af 13. Februar 1925 med senere Ændringer. Indførsel af Kartofler tillades kun fra Lande, som er fri for Kartoffelkræft efter naa Forhaand indhentet Importtilladelse fra Landbrugsministeriet. Hver Forsendelse maa være ledsaget af Sundhedsattest, udstedt af offentlig Planlevsvedomsinspektion i Eksportlandet og attesteret af norsk Konsul.

Regler for Eksport og Import af Æg m. v. af 14. August 1925. Emballagen for udenlandske Æg, som indføres, skal være paaført Mærke med Bogstaver af mindst 4 cm Højde, som angiver Oprindelseslandet (f. Eks. »Danske Æg«). Preserverede og kølede Æg skal paa Emballagen være stemplet henholdsvis »Preserverede Æg« og »Kølede Æg«.

Regler om Indførsel, Tilvirkning og Mærkning af Ost af 23. April 1925. Ost, som indføres, skal stemples eller være stemplet paa foreskreven Maade med Oplysning om Fedtindhold, Oprindelse, Importørens Kontrolnummer etc. Regler om Mærkning af udenlandsk Smør og Kartofler af 9. Oktober 1931. Emballagen for udenlandsk Smør, som indføres til Salg eller Fordeling, skal ved Indførslen paa let synlig Maade være indbrændt eller paatrykt med mindst 2 cm høje, tydelige og kraftige Bogstaver Oprindelseslandets Navn.

Emballagen for udenlandske Kartofler, som indføres til Salg eller Fordeling, skal ved Indførslen paa let synlig Maade være mærket med mindst 3 cm høje, tydelige og kraftige Bogstaver med Oprindelseslandets Navn. Er Emballagen Sæk eller Kasse, skal Mærket paatrykkes med holdbar Farve midt paa selve Sækken eller paa Kassens ene Sideflade. Er Emballagen Kurv, kan Mærket anbringes paa en Etiket, som paa forsvarlig Maade er fastlimet til Kurven.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 5. April 1932.

**M**edens La Plata og Australien laa meget svagt ved Børsernes Aabning efter Helligdagene, kunde baade Sortehavet og Donau notere en ret livlig Forretning til uforandrede — men faste Rater.

Senere paa Ugen blev der betydelig mere Liv i La Plata, Montreal og Nordstaterne, og selv om der ikke kan paavises store Rateforbedringer, er det altid et Plus, naar der igen kommer Fart og Bevægelse over de aller vigtigste Markeder for Trampskibsfarten.

Foruden en betydelig Forretning i Korn er der gjort en Del i Sukker fra Cuba og San Domingo, Eris fra Sortehavet til Staterne, Sojahønner fra Vladivostok og Dalny, Ris fra Birma, Majs fra Syd-Afrika o. s. v., og i det hele taget har der været mere »all round« Forretning, undtagen i Kul ud til Middelhavet og i Nord-Østersøen. Russerne har saa smaat begyndt deres Operationer med Timecharter-Tonnage, hvorimod der endnu ikke er rapporteret Slutninger paa Rejsebasis.

## TRÆLASTMARKEDET

De første Befragtninger paa T/C-Basis for russisk Regning rapporteres saaledes: 5,070 T. 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., 4,150 T. og 4,100 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., 3,275 T. 4/9, 2,500 T. 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., og 7 Baade paa 25/4,200 T. paa »private terms«, og formodentlig er alle disse Slutninger paa Befragternes »full terms«. Fra Østersøen noteres de samme — meget ufordelagtige — Rater med bl. a. følgende Slutninger: 550 Std. Trangsund/Sharpness, Maj 39/-; 560 Std. Trangsund/Methil, Maj 28/-; 1,000 Fv. 1/2 Mid. Finland/Swansea, 5 Rejser, 39/3; 1,000 Fv. Syd-Finland/W. Hartlepool 30/3; 800 Fv. Kotka/Ghent 30/-.

1/1,500 Std. Kotka/London indikerer 29/- 29/6 d.:

5/600 Std. Wasklot/London indikerer 32/-; 750 Std. Kemi/Hull 35/-; 750 Std. Kemi/Hull 27/6 30/-.

Canada har noget flere Laster til uforandrede Priser.

## KUL, KOKS etc.

Disse Markeder har intet at byde paa. Noteringerne er saa lave som nogen Sinde, og der gøres meget lidt. 1,400 T. Koks Rotterdam/København indikerer 6/-, 1,500 T. Kul Methil/Odense 5/-, 2/2,300 T. Boness/Aarhus 4/3 4/6, 25/3,000 T. Forth/god dansk Havn 4/3, London 2,000 T. Koks 6/3 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Østkysten/Kolding 19/2,100 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., København 1/1,200 T. 5/6, Vejle 2,300 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Sønderborg 1,200 T. 5/6, Cardiff/København 3,500 T. 4/3.

## MIDDELHAVET

Østkysten/Genua sluttes til 6/3, Porto Ferrario 7,500 T. 6/-, Catania 2,000 T. 7/10 d., Wales/Genua ogsaa 6/3 for 6,000 T., 6/- 7,500 T., 7/- 3,500 T., Barcelona 3,100 T. 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Port Said 7/- 4,200 T., 6/9 d. 8,000 T. Alexandria 7/- 7,000 T., 6/9 8,000 T., Rotterdam/Algiers 2/3,000 T. 7/- 7/3, Genua 3,500 T. 6/6 6/9 d., større ca. 6/-. Danzig/Genua 8/- 4,000 T., Adriatic 8/9, 5,500 T. Sfax/Rouen er igen gjort til 28 Frcs. og Tunis/Ghent 31 Frcs. Huelva/U. S. A. 12/-, Nicolajeff/Baltimore 8/8,500 T. \$2,80. Sortehavet har været ret livligt, men 10/6 lader til at være Maximum. Donau betaler 14/6 14/9 15/- Kontinentet, 16/6 16/9 Danmark 5/7,000 T. Alexandria/Hull 9/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Forth/St. Johns (N. F.) 3,700 T. 7/-, Østkysten/Montreal 4,000 T. 7/-, Grangemouth/U. S. A. 3,000 T. 7/- Montreal er nu betydelig mere aktiv paa Basis af 8 c.



## MODERNE NAVIGATIONS MIDLER

Af Orlogskaptajn R. West.

### II.

#### Magnetkompasset.

Som Magnetkompasser anvender man nu mere og mere *Vædskekompasser* med korte Naale af forbedret magnetisk Materiale, hvorved det magnetiske Moment gøres tilstrækkelig stort. De korte Naale muliggør en mere effektiv Kompensering og tillader Anvendelsen af *Deflektoren*, selv om der er kompenseret med bløde Jernkugler. Under Rosen er anbragt tynde Metaltraade — filaments —, hvorved Dæmpning opnaas, idet der dannes Hvirvler i Vædsken ved Traadernes Bevægelse, saaledes at Rosen hurtigt kommer i Ro. Formen af Flyder og Kop afpasses saaledes, at Medslæbet selv ved hurtige Drej er minimalt. Den store Afstand mellem Rose og Kop nødvendiggør, at den malede Styrestreg erstattes af en udhygget Bøjle.

Paa Kompasset kan anbringes en Kursforstørrer af Prisme-, Spejl- eller Linse-System, der i Forbindelse med elektrisk Belysning letter Aflæsningen betydeligt.

Til Magnetkompasset kan benyttes et Repeater-System, der ad elektrisk Vej overfører Hoved-Kompassens Stilling til Repeater-Kompasser paa de ønskelige Steder i Skibet (Rat, Pejlstøtter, Radiopejlapparat, Bestiklukaf o. s. v.), derved opnaas, at Hovedmagnetkompasset kan anbringes paa den gunstigste Plads i Skibet.

Omtalen af Magnetkompasset kan passende sluttes med en kraftig Appel til Navigatoren om at bruge *Deflektoren* til saavel Kompensering som til Undersøgelse af Deviationen. Deflektoren kan saa godt som bruges under alle Forhold, og den er nem og hurtig at betjene.

Af det foregaaende vil det ses, at Magnetkompasset har opnaaet en høj Grad af Fuldkommenhed, men man er dog ofte udsat for Situationer, hvor man ikke kender sin Deviation nøjagtig — og maaske ikke har Tid til at faa den undersøgt — og dette er Manglen ved Magnetkompasset.

### III.

#### Gyroskopkompasset.

Gyroens Indstillingsvevne skyldes som bekendt den almindelige Teori for Snurren i Forbindelse med Gyroens specielle Ophængning og Jordrotationen. Gyroen viser, naar visse Korrektioner for Skibets Fart, Kurs og den paaværende Bredde ved simple fastanbragte Indstillingsarrangementer anvendes, altid den *retvisende* Kurs uafhængigt af Magnetismen. De nyere Gyroanlæg er driftssikre og robuste og oplager kun

ringe Plads; de er simple at betjene, og de kan holdes i Gang i maanedsviis uden Eftersyn. Man vil maaske mene, at et Gyroanlæg er for kostbart at anskaffe, men Teknikken har længe arbejdet paa at fremstille dem billigere, og Anskaffelsessummen er nu kommet saa langt ned, at den i Sammenligning med Skibets Byggesum absolut ikke spiller nogen Rolle, og den daglige Drift, der passes af Skibets Besætning, er uden nævneværdig Udgift.

Til Gyroen kan knyttes forskellige Hjælpemidler:

*Selstyreren*, der har faaet stor Udbredelse, særlig i amerikanske Skibe, virker nu paalideligt, og man opnaar nøjagtigere Styring, end selv den bedste Rorgænger kan præstere. I rum Sø kan Rorgængerens saaledes spares og man kan bruge ham til andet Arbejde.

*Kursregistratoren* tegner den nøjagtigt styrede Kurs, ved Hjælp af hvilken man dels faar sit Bestik nøjagtigere og dels har et overbevisende Middel til Hjælp ved Oplæring af Rorgængerne.

*Pejlrepeateren* simplificerer Pejlingen til det mindst mulige, idet der ovenpaa den for Pejlingen paa gunstigste Plads anbragte Repeater anbringes en Pejlring med en god med Traadkors forsynet Prismekikkert. Denne er saaledes indrettet, at et Udsnit af Repeaterens Gradinddeling ved Prismer reflekteres op i Kikkerten, saa at man umiddelbart under Pejlobjektet ser dette Udsnit belyst og forstørret og allsaa paa denne Maade kan aflæse den retvisende Pejling direkte.

*Odografen* eller den automatiske Kurstegner registrerer Skibets Besik. Det er et Instrument, der anbringes paa Kortet, og som i Forbindelse med Gyroen og den (senere omtalte) automatiske Log tegner Skibets Kurser med tilsvarende udløbne Distancer ind i Kortet, idet Apparatet indstilles efter Kortets Maalestok.

### IV.

#### Loddet.

De allerede i mange Aar anvendte Dybdelod er udmærkede og nøjagtige Instrumenter, der kan anvendes paa alle de Dybder, som har Interesse for den almindelige Navigator, men der er visse Mangler ved dem, som har bevirket, at man har søgt andre Veje for at løse Opgaven at lodde. Manglerne ved Dybdeloddet er, at Lodningen kræver Mandskab, Navigatoren faar først Resultatet af Lodningen at vide flere Minutter efter, at Loddet har taget Bund, og Lodskuddet er altid taget *agten* for Skibet, og endelig, Navigatoren kan ikke altid personlig kontrollere Lodningen. Alle disse Mangler er ophævet ved den nye Metode »Ekkolodning«.

Fortættes

#### FRAGTBERETNINGEN fortsat

Amsterdam/Rotterdam, 9 c. Havre/Dunkirk, 13 c. tre svenske Havne. New York/Barry betalte 2/3 d., n. f. Bayonne 10 c. og Galveston/Amsterdam/Rotterdam 9 c. Cuba maatte op i 15/9 for ppt. 7,500 T., men senere rapportedes Slutninger til baade 15/6 og 15/-. San Domingo 15/6 33/3,500 T., 14/9 5/6,000 T., 14/3 75/8,000 T. Oliekager Gulden/Danmark noteres i \$4/4,15 for 3,850 T. April.

Vancouver/Hull berth, 22/6 23/- ppt.; Vancouver/U. K. 23/-, Amsterdam/Rotterdam 22/6 d. April/Maj.

#### SYDAMERIKA

Kornmarkedet laa meget sløjt i Begyndelsen af Ugen, men har senere taget et godt Opsving, og efterhaanden som Efterspørgselen steg, fæstnedes Raterne noget — omend ikke meget. Det er imidlertid en stor Skuffelse, at enkelte Reder nu er gaaet med paa 2/6 Reduktion for Komplettering down river, i Stedet for 1/3 d. som hidtil, men det er forhaabentlig en forbi-

gaaende Tilfældighed grundet paa de øjeblikkelige Forhold i La Plata. Raten fra San Lorenzo til U. K. Kont. kan sættes til ca. 18/- for middelstore Baade April, ca. 17/6 Maj.

#### ØSTEN

India har endnu intel. Vest Australien/Europa er værd ca. 27/6, Syd Australien eller Victoria/Taku Bar 18/6. Vladivostok/Rotterdam-Hamburg 26/6 og Dalny 24/- for parcels, April. Birma/Holland 25/6 og Birma/Amsterdam-Hamburg 26/- Option Gdynia 27/-. Cape Town/Durban-Montreal/Quebec 17/6 een, 18/- to Havne, St. John og Halifax 18/- og 19/-, med 17/- indikeret til U. K. og Ballasttonnage siges at være parat til 17/6 d.

#### TIME-CHARTER

Vestindien: 5,770 T. Rundrejse 75 c.; 4,120 T. Rundrejse 80 c.; 3,100 T. Rundrejse \$1,10.

Trip across: 4,500 T. m/v del. New York \$1,20.

East: 9,200 T. del. Shanghai, redl. U. K. Kont via Pacific 3/9 d.

## REDERIERNES AARSBERETNINGER

## D. F. D. S.

Direktør A. O. Andersen udtalte bl. a. ved Det Forenede Dampskibs Selskabs Generalforsamling i Mandags:

Seks Procent Dollarslaanet, hvoraf Restbeløbet er 2,304,000 Dolars, var optaget til Parikurs 3.75. Det skal indfries i 1936, og det eventuelle Tab vil blive afholdt paa de paagældende Aars Regnskaber. Obligationernes Kurs i Amerika er jo faldet, saaledes at Tabs-Differencen for Tiden kun udgør ca. 5 pCt.

De fire store Amerikabaade er bogført til Kr. 6,300,000. I Selskabets Flaade findes 36 almindelige Lastskibe, der er bogført til Kr. 7,214,000. Dette svarer til en Gennemsnitspris af Kr. 66.90 pr. Ton d.w.

Desuden findes 5 Dieselmotor-Lastskibe, der er bogført til Kr. 7,318,000, hvilket svarer til en Gennemsnitspris af Kr. 161.90 pr. Ton d.w.

Resten af Flaaden bestaar af 61 Passager- og Specialskibe, der væsentlig er Skibe i indenrigs Fart, Passager-skibe i Farten Island-Færøerne samt Eksportskibe, er saaledes kun bogført til Kr. 13,679,000.

Endelig er 9 Bugserfartøjer (incl. »Bryderen«), Kul-Elevatoren »Alfa« samt Motorbaaden »Svalen« bogført til Kr. 553,050.

I alt Kr. 59,889,050.

Samtlige Skibes Gennemsnitsalder er ca. 20 Aar.

Det er for Selskabet en Hovedopgave at forny Flaaden. Fra Fortiden hviler der jo nogle Byrder paa Selskabet, f. Eks. Reservefonds-Beviserne. Naar man tager i Betragtning, at der for 1931 er udbetalt 6 pCt. Rente til disse, har de Aktionærer, som har kunnet beholde deres Reservefondsbeviser, der jo i sin Tid blev udstedt uden Vederlag, i Virkeligheden faaet 6 pCt. af deres Penge. Og i Betragtning af de usikre Tider er det rigtigt at anvende Overskudet til Askrivninger fremfor at angribe Reserverne.

D.F.D.S.s Aarsberetning gøres yderligere til Genstand for Omtale under »Uge til Uge«.

## ORION

I Skibsreder Otto Jelstrup's Aarsberetning for Dampskibsselskabet *Orion* hedder det:

Ved Aarets Begyndelse havde vi alle tre Skibe oplagt og i alt haft 261 Oplægningsdage. Skibene kom efterhaanden i Fart igen, det sidste dog først i Juni Maaned, idet vi kunde placere dem saaledes, at Drift dog var at foretrække fremfor fortsat Oplægning, der ikke er billig, og disse beskedne Forventninger er blevet opfyldt, skønt det for os vigtige Westindie Timechartermarked ved Aarets Slutning ganske svigtede, saaledes at der end ikke kunde findes Beskæftigelse. s.s. »Astra« har haft det Uheld, at der gik Ild i Sukkerlasten under Indladning paa Cuba i November Maaned, hvorfor der opstod Tidslab.

Skibsfarten arbejder nu paa tredie Aar med faldende Fragtater, og de første tre Maaneder af 1932 har forværet de i Forvejen fortvivlede Forhold, hvorfor vi nu ikke ser anden Udvej end at lægge Skibene op igen. Der er ikke nogen Bedring at øjne, og da danske Skibes Driftsudgifter ligger over andre Landes, vil indeværende Aar kunne blive skæbnsvangert for Trampfart under dansk Flag, idet et saa internationalt Erhverv som Skibsfarten maa have Tilpasningsevne.

## PROGRESS

I Skibsreder Marius Nielsen's Beretning for Dampskibsselskabet *Progress* hedder det:

Vore mellemstore og de største Baade har været beskæftiget dels paa Nord- og Østersøen og Middelhavet samt i Sortehavet, hvorimod de mindre Skibe — af Mangel paa Beskæftigelse — har været oplagt det meste af Aaret. De Kontrakter, vi har haft at udføre, er faldet heldig ud, og de Skibe, vi har haft oplagt, har ligget paa billige Vilkaar. — Men desværre møder vi i Aar igen med et Regnskab, der ikke tillader at give noget Udbytte, hvilket Bestyrelsen meget beklager.

Den nedadgaende Linie, som begyndte allerede i 1930, er fortsat gennem 1931 — og vi arbejder nu under Forhold, som aldrig er set inden for Skibsfarten. Dette skyldes ikke alene den store Tonnagerigehed, men en Række ydre Forhold, der er stærke Indgreb i den frie Handel mellem Nationerne. At Skibsfarten som internationalt Erhverv i første Grad kommer til at lide derunder, er en Selvfølge, og jeg tror ikke, Forholdene vil bedre sig syn-

derligt, før Adgangen til Landene lettes igen ved Fjernelsen af alle Toldmurene, der kun er skabt for at opelske en Industri indenfor de enkelte Lande, der i Virkeligheden ikke er levedygtig.

Da Selskabets Flaade bestaar af gode, velholdte Baade, der under normale Forhold vil kunne finde Beskæftigelse i det internationale Marked, er det mit Haab, at det kommende Aar maa bringe det Omslag i Verdenshandelen, som er en Livsbetingelse for Nationerne.

Regnskabet viser en Brutto-Indtægt af 2.35 Mill. Kr., Driftsudgifter har været 2.07 Mill. Kr. og Driftsoverskudet saaledes 277,139 Kr., hertil kommer en overført Saldo paa 71,249 Kr., tilsammen 348,388 Kr. Herfra gaar imidlertid Renteudgift paa 221,225 Kr.; Vederlag til Direktionen udgør 26,000 Kr., til de Kommitterede 10,000 Kr. og til Revisorerne 5000 Kr. Tilbage er derefter 86,163 Kr., som overføres til det nye Aar.

## VENDILA

I Skibsreder Christensens Aarsberetning udtalte han bl. a.:

Vendilas Baade var sidste Aar, saavidt det var muligt at faa dem anbragte, beskæftigede i de sædvanlige Farter Vestafrika, Middelhavet, Vestindien, Amerika, Hvidehavet og Østersøen, mindst i den sidste Fart, der bød paa de daarligste Fragter. Der var dog mange Pavser imellem, hvor det var umuligt at anbringe Skibene uden Tab, og vi maatte da ty til Oplægninger. Driftstiden for hele Flaaden var 2114 Dage, Oplægning 1354 Dage og Tidslab ved Havarier 182 Dage.

Resultaterne af Rejserne var meget beskedne, dog var vi omkring 1. Oktober saavidt, at Rejsernes Overskud dækkede Oplægningsudgifterne, og vi mente dengang at have faaet 6 af Baadene nogenlunde anbragte Aaret ud. Vi fulgte imidlertid i Aarets sidste Kvartal af alle tænkelige og ulænelige Uheld, Besværligheder og Vanskeligheder med alle 6 Baade, og Resultatet blev derefter.

Som Eksempel kan jeg nævne, at en Baad, vi sendte ud til Amerika for at fuldføre et efter Forholdene ganske godt Charter, mødte saa uheldige Vejrforhold, at den kom ud med 10 Dages Forsinkelse, med de fleste af sine Bunkerkul brugte og for sent til sit Charter, som annulleredes, da Fragterne var faldet betydeligt siden Afslutningen. Der var ingen anden Fragt at faa; vi maatte lade Baaden ligge i New York i 23 Dage, inden det lykkedes at faa en Beskæftigelse, som nogenlunde kunde dække Omkostningerne.

Med de andre Baade havde vi forskellige Vanskeligheder, Besværligheder og Disputer, saa Resultaterne langtfra kom til at svare til Forventningerne. Om nogle af Disputerne staar vi nu i Forhandling om en Ordning, som synes at kunne gennemføres paa en for os nogenlunde tilfredsstillende Maade. Hvad der vindes herved, kommer 1932 til gode.

## NORDEN

Aaret 1931 har været et af de vanskeligste Aar, Skibsfarten endnu har oplevet, idet Efterspørgslen efter Tonnage har været saa ringe, at en stor Mængde Skibe har maattet ligge ikke alene her hjemme, men overall i hele Verden, og Fragterne har ligget paa et saa lavt Niveau, at det ofte har været overordentlig vanskeligt at finde Beskæftigelse, som kunde give blot en nogenlunde rimelig Fortjeneste. Disse Forhold har især gjort sig gældende overfor lidt ældre Dampskibe, men ogsaa for Motorskibenes Vedkommende har man mærket de ugunstige Tider, saaledes at det har været vanskeligt at finde passende Beskæftigelse selv for saadan tidssvarende Tonnage.

Selskabets Motorskibe har som tidligere hovedsagelig været i Fart mellem Nord- og Sydamerika og i Fart paa den amerikanske Stillehavskyst, Australien og Østen, og det Driftsresultat, som Selskabet kan møde frem med, skyldes udelukkende disse Skibes Sejlads. Af Dampskibene har 3 været oplagt hele Aaret, og i dettes Løb er der yderligere blevet oplagt 2 Dampere, medens de resterende 3 Dampere, der har været holdt i Fart, har maattet ligge stille i udenlandske Havne med Mandskab ombord i kortere eller længere Tid af Mangel paa Beskæftigelse.

I det forløbne Aar har Selskabet ikke erhvervet ny Tonnage, og paa Grund af, at Priserne paa ældre Dampere har været ualmindelig lave, har man heller ikke fundet det formaalistjenligt at afhænde nogen af de ældre Baade.

Selskabets Skibe har ikke været udsat for Havarier af større Betydning, og de ved mindre Havarier i Aarets Løb opstaaede Tab har derfor været minimale.



## Store *Muligheder* for *nye Virksomheder*

I Løbet af de næste 10 Aar vil den danske Stat og Kommunerne anvende ca. 1 Milliard Kroner til Forbedring og Vedligeholdelse af Landevejene.

Dette viser, at man er klar over den Tilbagevenden til Landevejstransporten, som Motorteknikkens Udvikling har medført, og som i høj Grad gør sig gældende ved Randers nye Havn – dér, »**hvor Søvejen møder 13 Landeveje**«.

### Randers nye Havn.

Egentlig Havneareal 92 ha. – Vandarealet til Spidsen af Pieren 25 ha. – Svajeplasser for Skibe af indtil 150 m Længde. Samlet Kajlængde, 1800 m; kan udvides til 2600 m. **Tekniske Hjælpe-midler:** Havnen er forsynet med moderne Losseanlæg, Kraner, Sugeelevatoren for Korn, Kulkraner etc. Endvidere findes Olie- og Bunkerkuldepoter. **Besellingsforhold:** Sejlløbet gennem Randers Fjord er 30 km langt. Dybden er overalt mindst 23 Fod (7 m). Kurverne i Sejlløbet har en Krumningsradius af mindst 900 m. – **Direkte Dampskibsforbindelser:** København, Hamborg, Kiel, Bremen, Antwerpen, Liverpool.

Læg Deres Virksomhed i Randers. Særlig Arealerne i den sydlige Del af Randers nye Havn er fortrinligt egnede dertil: Der er her rigelig Plads, og til hvert Areal er Adgang til Kaj samt direkte Jernbanespor i Tilslutning til Statsbanerne og Hadsundbanen. Ved gode Vejforbindelser er Arealerne knyttet umiddelbart til den østjyske Hovedlandevej og dermed til det Net af Automobil-Vareruter, som giver Randers et Bagland, der strækker sig over et meget stort Omraade af Midt- og Vestjylland.

Randers har store Muligheder at byde dansk Erhvervsliv og ikke alene det – – den har ogsaa Viljen og Evnen til Samarbejde for fælles Fremgang.

# RANDERS

.. *hvor Søvejen møder*  
*13 Landeveje*



## REDERIERNES AARSBERETNINGER

## ORIENT

I Højesteretssagfører I. F. Fenger's Aarsberetning for Dampskibsselskabet *Orient* hedder det:

Aaret 1931 har ligesom det foregaaende Aar været lidet tilfredsstillende for Skibsfarten, der er haardt ramt af Verdenskrisen. Naar »Orient« har kunnet indsejle det samme Overskud som i 1930, skyldes det, at Motorskibene — som nævnt i sidste Aars Beretning — paa et tidligere Tidspunkt var sluttet til nogenlunde lønnende Rater for Størsteparten af 1931.

»Orient« har i det forløbne Aar bidraget til Danmarks Forsyning med fremmed Valuta med ca. 2 Mill. Kr.

»Orient« har ingen Kontrakter om Nybygninger. Selskabets Flaade har været uforandret i 1931 og omfatter 3 Dampere og 6 Motorskibe paa tilsammen 80,395 Tons d.w. Efter de i Regnskabet foretagne Afskrivninger er Skibene nedskrevet til 115 Kr. pr. Ton d.w. med en Gennemsnitsalder af 8 Aar.

Hvad Udsigterne for 1932 angaar, er det umuligt at have nogen begrundet Mening herom, men Konkurrencen med de subventionerede Skibe er under de foreliggende Forhold dobbelt vanskelig, og de Toldmure, som Landene rejser, i Forbindelse med den svigtende Købeevne, standser Vareudvekslingen, saa det er vanskeligt at finde Ladninger til Skibene.

Under Hensyntagen hertil og med Henblik paa den almindelige Indskrænkning af Kredit baade i Udlandet og herhjemme, foreslaar Bestyrelsen Generalforsamlingen ikke at beløse Udbytte, men, efter Fradrag af Administrations- og Renteudgifter, af Netto-Overskudet at afskrive 700,000 Kr. paa Skibene og 30,000 Kr. paa Fonds og Aktier, at henlægge 5424 Kr. til Survey- og Kedelfond samt at overføre 103,539 Kr. i ny Regning.

## MYREN

I Skibsreder H. A. Hansen's Aarsberetning for Dampskibsselskabet »Myren« hedder det:

Paa vor Generalforsamling i Fjor faldt den Udtalelse, at Aaret 1931 var begyndt om muligt endnu mere trøstesløst end dets Forgænger. Desværre indskrænkede dette sig ikke til Begyndelsen, Trøstesløsheden strakte sig over hele Aaret, ja, Vilkaarene for Skibsfart blev endda værre og værre, efterhaanden som de almenkendte Begivenheder satte ind, og Aaret endte i en hidtil ukendt Depressions-Tilstand med cirka 12 Millioner Brutto-Tons Skibsrum oplagt.

I Særdeleshed for den Del af »Myren's Flaade, der almindeligvis beskæftiges i de europæiske Farvande, har der hersket saa ruinerende Fragrater, at man har anset det for mest formaalstjenligt og i Selskabets Interesse at holde disse Skibe oplagte Størstedelen af Aaret, medens vor Damper »Stal« over hele Aaret har været i vestindisk Timecharters til vekslende Fragter; desuden har Selskabets nye Motorskib »Chr. Sass« været beskæftiget, siden det i Maj Maaned afsjelede herfra. Dette Skib har vist sig, baade hvad Lastevne, Fart og Olieforbrug angaar, at være meget fordelagtigt, og trods de lave Fragter har det været i Stand til at indsejle Overskud. Afleveringen af »Myren's nye Motor-Tankskib »Danmark« fandt først Sted den 20. Oktober, hvorefter Skibet udførte en Rejse fra Gulven til Nyborg. Dette Skib har ogsaa vist sig at svare til de Forventninger, der næredes til det.

Regnskabet udviser en Brutto-Indtægt af Skibene paa 1,222,443 Kr. og efter Fradrag af Udgifter, Vederlag m. m. en Indtægt af 81,788 Kr. Heraf foreslaas 60,000 Kr. anvendt til Afskrivning paa Skibenes bogførte Værdi, medens der til næste Aar overføres 21,788 Kr. Yderligere afskrives paa Skibene af Dispositionsfondet 119,879 Kr.; Dispositionsfondet er herefter paa 395,839 Kr.

## "ERRIA" SATTE REKORD PAA SIN FØRSTE REJSE

*Den hurtigste Rejse fra Europa til Østasien.*

Ø. K.s store nye Dieselmotorskib »Erria«, der er ude paa sin første Rejse til Østen, har gennemført denne Rejse paa en baade for Kompagniet, Nakskov Skibsværft og Burmeister & Wain tilfredsstillende Maade. »Erria« har nemlig slaaet Rekorden for Forbindelsen mellem Europa og Østen. Skibet, som tiltraadte sin første Tur til Siam den 5. Januar med Anløb af forskellige Havne, gik ud fra Marseille som sidste Havn paa Kontinentet den 1. Februar, og Ankomsten til Bangkok fandt Sted den 27. Februar. »Erria« forlod atter den 10. Marts Bangkok, og efter at den i forskellige Havne, bl. a. Singapore, havde indtaget Ladning, gik den til Penang. Den 18. Marts gik Skibet fra Penang, paa Hjemturen har det anløbet Colombo og Suez, og allerede i Morges, den 6. April, stod »Erria« ind i Genuas Havn, skriver *Dagens Nyheder*.

Denne Tur paa 6025 Kvartmil er saaledes tilbagelagt paa kun ialt atten Døgn, hvilket er en Rekordsejlsdags, og Ø. K.s Linie paa Østen staa heretter som den hurtigste Forbindelse mellem Europa og Singapore, Østens største Trafikcentrum. Med sine to Dieselmotorer af B. & W.s nyeste Type paa 9000 HK. har »Erria« været oppe paa en Gennemsnitshastighed af 18 Knob.

Paa denne Rejse har Skibet medført ialt 84 Passagerer, eller med andre Ord haft alle Pladser optaget. I Genua gaar 20 af Passagererne i Land for at fortsætte med Toget op over Europa, medens Resten følger med »Erria« til London, hvortil den ventes om nogle faa Dage.

Efter at Skibet i London og andre Havne har afleveret største Parten af sin Ladning, kan det omkring den 25. April ventes tilbage til København fra sin første vellykkede Tur til Østen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Arbejdet ved Odense Staalskibsværft

Odense Staalskibsværft staa som andre Skibsværfter overfor det Øjeblik, da Beddingerne er tomme. Under den store Oplægning af Tonnage placerer Værfterne ikke Ordre, og det har hidtil været umuligt at faa ny Ordre til Staalskibsværftet. Værftets Ledelse har dog villet gøre et nyt Forsøg paa at skaffe Beskæftigelse et Stykke ud i Fremtiden. Da der muligvis kunde blive Tale om at bygge et Par Skibe til det norske Rederi Wilh. Wilhelmsen, har Værftet i Følge »Fyns Tid.« foreslaaet Arbejderne en Lønreduktion, som formentlig vilde gøre det muligt at sætte Prisen for Bygningen af de to Skibe saa langt ned, at Ordren kunde gaa til Odense. Paa et Møde Mandag Aften drøftede Værftets Arbejdere det af Skibsværftet fremsatte Forslag, men der viste sig ikke Stemning for at tiltræde Forslaget.

## Nordsøens Dronning

Dieselmotorskibet »Venus«, der sidste Aar blev bygget paa Helsingør Skibsværft og har vakt megen Opmærksomhed i den Tid, det har været i Fart, har været til Eftersyn i Helsingør. Skibet faar nu sine Motorer efterset hos B. & W.

## 231.808 TONS RUSSISKE TRÆVARER OVER DE NORDLIGE HAVNE

Konsulatet i Leningrad indberetter, at der i det forløbne Aar blev eksporteret 231,808 Tons Trævarer over Unionens nordlige Havne Kemi, Soroka, Keret, Kovda og Umba. Eksporten foregik ved 97 Skibe.

Eksporten og Skibstallet fordeler sig paa de forskellige Havne og Nationer som følger:

Nation.	Kemi	Soroka	Keret	Kovda	Umba	Ialt
Norge .....	6	11	5	11	5	38
Sverige .....	4	6	1	3	3	17
Tyskland .....	2	2	3	3	2	12
England .....	2	2	2	3	—	9
Danmark .....	3	3	—	1	1	8
Letland .....	2	3	1	1	—	7
Holland .....	1	—	—	1	—	2
Estland .....	—	—	1	—	1	2
Spanien .....	—	1	—	—	—	1
Grækenland ....	1	—	—	—	—	1
Ialt....	21	28	13	23	12	97

Eksporten i Tons 58,623 65,710 28,805 49,868 28,802

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

## AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## FREDERICIA

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«  
*Rechnitzer, Thomsen & Co.*EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
*Aalborg***E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

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

## FREDERIKSHAVN

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## 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

## KJØGE

**Rasmus Christensen**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SHIPBROKER - SCHIFFSMAKLER  
**AARHUS**

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

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KORSØR

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

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

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KØBENHAVN

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Marius«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Kriseskot og Arbejderassurance i Letland

Danske Rederes Retsværn meddeler, at ifølge en fra Foreningens Repræsentant i Riga modtaget Underretning er det nu blevet besluttet, at den i Henhold til Loven af 1. Januar 1932 vedtagne Kriseskot paa 2 pCt. skal bæres fuldt ud af Stevedoren selv. Skibene skal saaledes som tidligere kun betale 7 pCt. Labour Insurance i Stedet for 8 pCt.

## Skibssalg

»Gudrun Mærsk«, som er solgt til Underweser, er flyttet fra Rotterdam til Bremen for at faa indsat nyt Maskineri.

## Hamborgs Havn: Hafenbetriebs-Vereins Aarsberetning

Hafenbetriebs Verein i Hamborg har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning for 1931. Den er præget af Depressionen allerede ved sin ydre Fremtræden. Medens Foreningen ellers plejer at udsende en fyldig Beretning paa mellem 50 og 100 Kvartsider, er der i Aar kun udsendt et lille Hæfte paa 4 Sider, suppleret med nogle statistiske Tabeller.

Det fremgaar af Beretningen, at Skibstrafikken paa Hamborgs Havn har fortsat Nedgangen, idet den i Forhold til det umiddelbart foregaaende Aar er gaaet ned med 6.5 pCt. 45.3 pCt. af Skibene sejlede under tysk Flag. Den i Hamborgs Havn oplagte Tonnage er steget til 633,000 Brutto-Register-Tons.

Den søgaaende ind- og udgaaende Godstrafk udgjorde fra Hamborgs Havn 23,250,000 Brutto-Vægt-Tons, hvilket betegner en yderligere Nedgang af 10 pCt. i Forhold til det foregaaende Aar. Det er, som det skrives i Beretningen, heroverfor en ringe Trøst, at ogsaa Konkurrencehavnene (Breinen, Antwerpen, Rotterdam og Amsterdam) er gaaet tilbage.

## Sønderho Enkekasse

har afholdt Generalforsamling. Formanden, Kaptajn Hans Thomsen oplæste afvigte Aars Regnskab, som balancerede med 3964 Kr. 83 Øre, og godkendtes. I afvigte Aar er der til 59 Enker udbetalt 1554 Kr. 80 Øre. Enkekassens Formue er 23,088 Kr. Den 9. Februar 1933 kan Sønderho Enkekasse holde 60 Aars Jubilæum.

## Kommet til Skade i Søn

En Fisker om Bord i Frederikshavnkutteren »Johanne Madsen« kom Fredag langt ude til Søs nær Doggerbank til Skade, idet han fik sit ene Ben læderet i Spillet. Man satte saa Kursen til Esbjerg, hvortil man naaede efter ca. 30 Timers hurtig Sejlads. Straks ved Ankomsten her til blev Ambulancen tilkaldt og faa Minutter efter blev bragt en hel ny Brandsele, der nylig er anskaffet og nu her for første Gang er benyttet af Ambulancens Folk ved et Ulykkestilfælde. Nævnte Brandsele viste sig at være praktisk; thi det viste sig at opfylde de Krav, der stilledes til den, og deraf fik vor Meddeler Anledning til at henvende Opmærksomheden paa ved lignende Lejligheder at benytte saadanne Marine Brandseler. Den tilskadekomne blev kørt til Kommunehospitalet og indlagt der. Der bliver et længere Ophold for ham paa Hospitalet, men man haaber, han beholder det beskadigede Ben.

## PERSONALIA

## Dødsfald

Pensioneret Maskinmester L. J. Petersen var afgaaet ved Døden.

Mester Petersen var født i Carlsbove den 22. December 1851 og blev ansat i D.F.D.S. i Marls 1877 som 2. Maskinmester i »Aurora«. I April 1883 blev han forfremmet til 1. Maskinmester og sejlede som saadan bl. a. med »Primula« fra 1901 til 1907 og sidst med »Eos« hvorfra han fraa traadte i August 1909 for senere at blive pensioneret paa Grund af Sygdom.

## Jubilæum

Den 7. April fejrede Maskinmester Ingvart Cold-Ravnkilde sit 25 Aars Jubilæum, idet han paa nævnte Dato i 1907 blev ansat som Maskinassistent i den gamle Hjulbåd »Zampac«. I 1909 blev Hr. Cold-Ravnkilde forfremmet til Undermaskinmester med Tjeneste i »C. P. A. Koch« og senere bl. a. i Minsk, Oluf Bager, Tiber, Saga og Svanholm.

Udnævnelsen til 1. Maskinmester kom i Januar 1929, og for Tiden er Jubilæaren ansat i Dampskibet »Benedikt«.

## BESEJLINGEN AF MURMANSK I KALENDERAARET 1931

Ifølge Oplysninger, som vor Generalkonsul i Lenin grad har modtaget fra Handelskammerets Leningrad-afdeling, har Importen over Murmansk i det forløbne Aar beløbet sig til 230,592 Tons, hovedsagelig Maskiner og Fabriksudstyr. Eksporten androg i samme Tidrum 193,025 Tons, hovedsagelig Trælast. Endvidere er der ekspederet 9,352 Tons til andre Havne i Unionen.

Besejlingen foregik ved 132 Skibe, der fordeler sig paa de forskellige Nationer, som følger:

	1931	1930
Norge .....	56	72
U.S.S.R. ....	33	63
Tyskland .....	18	15
Danmark .....	11	7
Letland .....	3	2
U.S.A. ....	3	1
Sverige .....	3	4
Spanien .....	3	2
England .....	1	18
Estland .....	1	—
Grækenland .....	—	4
Holland .....	—	3
Ungarn .....	—	1
Ialt....	132	192

## BEKENDTGØRELSE

107-102-205-204-203-202-201-200-199-198-197-196-195-194-193-192-191-190

## Foreningen til Søfartens Fremme.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling *Torsdag d. 14. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3, med følgende*

## DAGSORDEN:

- 1) Afslæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 30. Marts 1932.

BESTYRELSEN.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. 4. 1932

LONDON.....	18,20	MADRID.....	37,00
NEWYORK.....	4,85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	AMSTERDAM.....	196,50
BERLIN.....	115,00	STOCKHOLM.....	98,25
PARIS.....	19,25	OSLO.....	95,50
ANTWERPEN.....	67,70	HELSINGFORS.....	8,50
ZÜRICH.....	94,40	PRAG.....	14,50
ROM.....	25,20		



## POSITIONSLISTE

PR 5. APRIL 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborgius*, Bloch, i Dok.  
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, afg. Casablanca 31.3. til Rouen.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Messina 2.4. p. R. l. Port Said.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Teneriffa 12.3.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Asia*, Heindorn, ank. Singapore 3.4.  
s.s. *Alsund*, Petersen, ank. Chopara 29.3.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Hull 4.4.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Port Said 30.3. til Dunkirk.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 1.4. til Kbhvn., Aalborg, Vejle.  
m.s. *Arizona*, Ankersen, ank. Korsør 4.4.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Vladivostock 2.4.  
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Valencia 31.3.

m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Ocean Isl. 2.4.  
m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Kbhvn. 2.4.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergehus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Las Palmas 30.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 3.4.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. Aalborg 3.4.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Norfolk 24.3.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Bahia 23.3. til Kbhvn., Aarhus, Kalundborg.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. New York 18.3.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Harlepool 29.3.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, ank. Antwerpen 3.4.  
s.s. *Brosund*, Nielsen afg. Philadelphia 19.3. til Celle.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. Rosario 1.4.  
s.s. *Charkow*, Holst, ank. Antwerpen 3.4.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Rotterdam 2.4.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Keywest 3.4. p. R. I. Nyborg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. St. Pauls Rocks 3.4. p. R. I. La Plata.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. New Orleans 31.3.  
s.s. *Cimbria*, Clausen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Geelong 3.4.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, ank. Kbhvn. 2.4.  
s.s. *Dana*, Bang, afg. Kbhvn. 4.4. til Norrsundet.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Perim 1.4. p. R. I. Suez.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 2.4. p. R. I. Baytown.  
s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 1.4.

s.s. *Douro*, Aggerholm, ank. Kbhvn. 4.4.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, i Dok i Helsingør.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Cartagena 1.4. til Lissabon.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Rotterdam 23.3.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Port Said 2.4. til Genoa.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Barcelona 25.3.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 2.4.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Væring, ank. London 1.4.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 4.-5.4. til Kbhvn.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Holbæk 31.3. til Buenos Aires.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Murmansk 20.3.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Antwerpen 26.3.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 31.3.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendl, ank. Kbhvn. 27.3.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Vejle 2.4.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gerda Toft* afg. Sagua 4.4. til New York.  
m.s. *Guldborg*, Møllerup, afg. Kobe 2.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ram, ank. Kbhvn. 4.4.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Valencia 2.4.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## NAKSKOV

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

## RANDERS

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**RANDERS**  
Telefoner 91 & 92  
Telegr.-Adr. "Hassager"

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**NØRRE-SUNDBY**  
Telefon 1047 · 2161  
Telegram-Adr.: BACH

## SVENDBORG

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

## SØNDERBORG

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SØNDERBORG**  
TELEFONER: 269 - 469  
TELEGR.-ADR.: »CODAN«

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**  
Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## VEJLE

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

s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 28.3.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Manchester 31.3.  
s.s. *Hroar*, Thomsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Bronér, afg. Melbourne 24.3.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Gibraltar 4.4. p. R. t. Bona.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Poli 1.4.  
s.s. *Island*, Lydersen, ank. Reykjavik 3.4.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, i Dok i Helsingør.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Hongkong 2.4. til Singapore.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg* ank. Odense 19.3.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Randers 4.4. til Horsens.  
s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Houston 17.3. til Rotterdam, Randers og Kbhvn.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Nykøbing F. 31.3.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Swansea 3.4.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, i Dok i Kbhvn.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 3.4.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Penang 4.4.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Bordeaux 1.4.  
s.s. *Limsfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limsfjordsruten.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Nykøbing S. 28.3.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Moss 15.3. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fredericia-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 3.4.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Hongkong 2.4.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Burnt Island 26.3. til Livorno.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 2.4. til London.  
s.s. *Maria Toft* afg. Murmansk 3.4. til Hull.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Burnt Island 24.3. til Cro-tone.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Skien 16.3. til Buenos Aires.  
m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Marseille 1.4.  
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Livorno 4.4. til Neapel.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 3.4.  
s.s. *Nevada*, Arel, ank. New York 31.3.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Antwerpen 2.4.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Korsør, 2.4.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Rødby Havn 2.4.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Shanghai 2.4.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 19.3. til Kbhvn., Odense, Horsens og Holbæk.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Antwerpen 3.4.

s.s. *Paris*, Larsen, afg. Marseilles 25.3. til Esbjerg.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Vancouver 2.4.  
s.s. *Polonia* ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Bastholm, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 3.4.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Danzig 14.3.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Nakskov 4.4. til Odense.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Savona 4.4.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Nyborg 25.3. Pass. Fair Isle 3.4. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 2.4.  
s.s. *Seine*, Bellec, ank. Kbhvn. 3.4.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. San Felio 31.3. til Kirkcaldy.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Stam*, Andersen, afg. Los Angeles 17.3. til Panama Canalen.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Genoa 3.4.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Reval 2.4. til Kbhvn.  
s.s. *Skodsborg* ank. Akranes 2.4.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Dok.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Bourgas 5.3.  
s.s. *Stadion II* ank. Stettin 3.4.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 29.3.  
m.s. *Stjerneborg* afg. Shanghai 20.3.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Boston 20.3.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen afg. Danzig 1.4. til Preston og Garston.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Kbhvn. 1.4.  
s.s. *Sønderjylland*, Sundvig, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 31.3.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Suez 4.4.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 1.4. til Reval.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Ceuta 4.4. til Melilla.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Cape Town 24.3. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, ank. Kbhvn. 3.4.  
s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Puerta Padre 31.3.

## V

s.s. *Vendia* ank. Aabenraa 2.4.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Vancouver 19.3.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.) ank. Burnt Island 6.4.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, ank. Kolding 3.4.  
m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 1.4.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 4. APRIL 1932

3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Londonderry 31.3.

3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Methil 2.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer





# SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

# THEODOR ZEISE

ALTONA — ELBE

FABRIKANT AF

SKIBSSKRUER AF STØBEJERN, STAAL OG BRONCE

Repræsøtant for Danmark: KAY DYHR, KØBENHAVN



Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STÜBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# PAULSEN & IVERS

SKIBSMÆGLERE

K I E L  
K A N A L

HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL

BUNKERKUL, BUNKEROLIE

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

# ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> Alt for Dem i **KIEL CANAL**

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

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

## BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKÉ KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

### FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange. . . . .	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street. . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings. . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs Tyne Dock, 67, Hudson Street. . . . .	} Lambrose
Blyth, 19, Ridley Street. . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace. . . . .	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} Lamberte
Methil, 82, East High Street. . . . .	
Burntisland, 20, High Street. . . . .	
HULL, Prudential Buildings. . . . .	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road. . . . .	} Lambrose
Immingham, Dock Offices. . . . .	
	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

- og *sa* *su*  
Carlsberg

"GAMLE"  
eller  
"HOF"

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 450 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz 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 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.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000  
Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**“FREDERIK VIII”**  
— korrekt smurt

... “S/S “Frederik VIII” passeret Skotland paa Rejse til New York. Alt vel.” . . . .  
Dette “Alt vel” indfrier Forhaabninger — et vigtigt Budskab til alle derhjemme.

I “Frederik VIII”s store Dampmaskiner er Gargoyle Marineolierne en vigtig Faktor, thi disse Specialolier yder højeste Smørebeskyttelse og sikrer Maskineriet en støt og sikker Gang. Vor store Amerika-baad er forøvrigt blot et enkelt af de Tusinder af Skibe, der anvender de verdenskendte Gargoyle Marineolier, der kan købes i over 300 betydende Havne i hele Verden.



**GARGOYLE MARINE OLIER**  
VACUUM OIL COMPANY A/S

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 16

FREDAG 15. APRIL 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**SKIBSBYGNINGEN** De sidste af Lloyd's Shipbuilding Register's Tal, de pr. 31. **SÆTTER**  
**LAVREKORD** Marts i Aar, er ikke hyggelige for Skibsbygning i al Almindelighed og for Danmark i Særdeleshed. Vi er med Hensyn til Skibe under Bygning gledet langt ned — vi er ikke mellem de fem første, som vi plejer at være. Næsten alle Skibsbygningslandene har mere paa Slablen end vi. Af den samlede Verdenstonnage under Bygning har

	Tons
ENGLAND .. .. .	372,973
DE FORENEDE STATER .. ..	206,703
ITALIEN .. .. .	181,821
FRANKRIG .. .. .	156,760
TYSKLAND .. .. .	103,885
SVERIGE .. .. .	98,301
HOLLAND .. .. .	50,915
JAPAN .. .. .	45,770
SPANIEN .. .. .	33,272
<b>DANMARK .. .. .</b>	<b>24,265</b>
NORGE .. .. .	10,880

For Danmarks Vedkommende er dette Tal det laveste paa denne Side af Verdenskrigen. Hvad England angaar har Værfterne ikke haft saa lidt at bestille siden December 1886. De engelske Tal er i Virkeligheden mindre end de opgivne. De 372,973 Tons inkluderer nemlig de 165,000 Tons Skibe, hvorpaa Bygningen foreløbig er suspenderet. Selv disse medregnet, har England 320,841 Tons mindre under Bygning end for 12 Maaneder siden, og mange Skibe (c. 45,000 Tons) under Bygning er ikke Bestillinger, men bygges paa Spekulation.

Den samlede Tonnage under Bygning Verden over andrager 1,297,963 Tons. Heraf er 23,3 Procent eller 302,172 Tankskibe. Heri er endda ikke medregnet de Tankskibe, som Rusland bygger paa egne Værfter, af en eller anden Grund er Skibe under Bygning paa russiske Værfter ikke medtaget i Lloyd's Opgivelser. Samtlige 39 Tankskibe under Bygning er oledrevne, med Undtagelse af 6, der bygges i England.

Motorskibene repræsenterer ikke mere Flertallet af Skibe under Bygning. Der arbejdes i Øjeblikket paa 545,338 Tons Motorskibe og paa 749,834 Tons Dampere. Man kan vist ikke uddrage nogen Moral heraf, kun konstalere, at i England bygger de 289,036 Tons Dampere mod kun 82,597 Tons Motorskibe. I Resten af Skibsbygningslandene er den samlede Dampertonnage 460,798 Tons mod 462,741 Tons Motorskibe. Italien og Frankrig bygger saaledes betydelig mere Dampskibs-Tonnage end Motorskibe, medens de nor-

## ENGELSK OPFATTELSE AF TOLDBESKYTTELSE

Politisk Korruption og Toldbeskyttelse gaar Haand i Haand. Naar man kommer til Bunds, finder man, at i næsten ethvert Land er det den økonomiske Understøttelse af Politikerne, enten disse personlig eller gennem Tilskud til deres politiske Organisation, som er den virkelige Basis for Toldbeskyttelses-Bevægelsens Succes.

Richard D. Holt,  
den kendte Liverpool Storreder.

diske Lande, Holland og Spanien saa at sige udelukkende bygger Motorskibe.

Ser man paa, hvor megen Tonnage, der er paa-begyndt i det sidste Kvar-tal, staar Danmark ikke saa daarligt. Vi er med 6,050 Tons Nummer fem med England, U. S. A., Frankrig og Sverige forud for os med henholdsvis 25,713, 16,800, 10,340, 9,300 Tons. Alt i alt blev kun paabegyndt 80,258 Tons — for en Gangs Skyld meget mindre end Ophugningerne og Forlisene.

Vi søsatte 8,265 Tons mod Englands 35,324, Amerikas 19,900, Sveriges 15,500, Italiens 13,540, Tysklands 12,556. Altsaa Nummer seks. Alt i alt blev i Løbet af Kvartalet søsat 124,814 Tons.

Af Tallene fremgaar, at Sverige har halet os baade i Søsætninger og i paabegyndt Bygning og har desuden c. 74,000 Tons mere paa Beddingerne end vi.

### DEN SIDSTE PARADE

Vi har fulgt Kommandør *Borg*, Københavns Havnedirektør, til hans sidste Hvilested. Stor og straalende blev Bisættelsen, men Danmark var ogsaa blevet en god Søn fattigere.

Hans altfor tidlige Død er en af Tilværelsens mange Meningsløsheder. For faa Maaneder siden gik han mellem os, rank og spændstig, lilsyneladende sund og rask. Alt tydede paa, at denne dygtige og fremsynte Mand havde en halv Snes gode Arbejdsaar for sig til at sætte Kronen paa sit fortræffelige Livsværk. Mange var hans Planer for Havnens Udvikling. I Mod-sætning til de fleste Havneledere forstod han tilfulde, at vor Tid kræver andre og nye Metoder i Drift og Administration end de svundne Tiders. Det stod ham ganske klart, at hans Havns lykkelige Udvikling be-roede paa, at Havnen tilførtes nyt Liv, nu da hans maalbevidste Politik havde gjort den til Nordevropas bedste og billigste Havn. Og han saa ganske paa

samme Maade paa sin Virksomhed som den moderne Købmand — Kunderne kommer ikke af sig selv, man maa lede dem til sig med alle for Haanden værende Midler. Den afdøde var saaledes meget interesseret i at gøre et Fremstød i Amerika, baade i Staterne og Mellem- og Sydamerika. Ved personlige Besøg at interessere de store producerende Virksomheder i at lægge Filer herover, eventuel bygge Fabrikker her, men i alt Fald benytte København som Emporium og Udfaldspørt: Nøglen til Ballikum!

Stor Synd er det, at han ikke fik Lov til at prøve sine Kræfter paa denne Opgave. Han havde Evnerne og Betingelserne for Succes. Saa sikker i Formen, elegant, hurtig og overbevisende. Og saa havde han den i Danmark saa sjældne Egenskab: han var en Mand.

Det vil blive vanskeligt at finde en Mand, der i den Grad udfyldte sin Stilling som Kommandør Borg. Han værnede sin Havns Interesser som en Løve og samtidig var han Skibsfarten en god Mand. Det var jo ogsaa i Havnens egen Interesse, at Skibsfarten, den danske som den internationale, følte sig godt behandlet. Og det blev den. Skibsfartens Mænd vil ikke i Hast glemme, hvad Havnedirektør Borg har været for Erhvervet. De vil bevare hans Minde i taknemlig Erindring.

### FORHAND- LINGERNE OM LAVERE LØN

Blandt de energiske Forsøg, Dansk Dampskibsrederiforening har gjort for at faa den oplagte Handelsflaade i Gang, har ogsaa været en Række Forhandlinger med Repræsentanter for Officerer og Mandskab om en midlertidig Nedsættelse af Lønningerne. Mens disse Linier skrives, slaar Forhandlingerne endnu paa, men de ventes afsluttes, inden dette læses. Forhandlingerne har været fortrolige, men en Del er dog sivet ud. Det fortælles saaledes, at Officererne er villige til at tage en midlertidig Løn-Nedsættelse paa Betingelse af visse Garantier for, at en større Procent af de oplagte Skibe kommer ud.

I andre Lande er Lønningerne i den sidste Tid gaaet meget ned, nogle Steder ganske arbitrært, andre efter venskabelig Overenskomst mellem Redere og Officerer og Besætningen. Det sidste gælder særlig for Englands Vedkommende, hvor baade Officerer, hvis Lønninger ligger langt under de danske, og Folkene, som var omtrent paa samme Niveau som deres danske Kammerater, frivilligt har ladet sig skære betydeligt ned. Den engelske Oplægning er uhyre, men selve Oplægningsprocenten er ikke Halvdelen af den danske. Selvfølgelig er Verdenskrisen Hovedsagen til de store Oplægninger herhjemme, men mange Redere hævder, at de høje Lønninger ogsaa bidrager dertil, at vor Handelsflaade tvinges af Havene.

## REDERIERNES AARSBERETNINGER

### DANNEBROG

Driftsregnskabet for Aaret 1931 har givet et Underskud paa 743,000 Kr., hvorfra gaar Overførslen fra Aaret 1930 77,081 Kr., hvorefter der paa Gevinst- og Tabs-Konto fremkommer en Debet-Saldo paa 665,928 Kr.

Klassifikationer, Reparationer og Fornyelser samt Tab ved Havarier, der i Aaret 1931 har udgjort 174,561 Kr., foreslaas af Bestyrelsen afskrevet paa Kontoen for Klassifikationer og Fornyelser, hvorefter der paa denne Konto bliver en Rest paa 4013 Kr.

Kontoen for Afskrivning 327,225 Kr. foreslaas afskrevet paa Skibenes bogførte Værdi, hvorefter disses Værdi nedbringes til 14,153,698 Kr.

Bestyrelsen foreslaar derefter yderligere at afskrive 2,517,698 Kr. paa Skibenes bogførte Værdi, saaledes at denne nedbringes til 11,636,000 Kr., hvilken Værdi dog ikke kan siges at give Udtryk for Skibenes virkelige Værdi i Handel og Vandel paa Grund af den flydende Krone og den herskende økonomiske Krise.

Denne yderligere Afskrivning paa Skibene foreslaar Bestyrelsen overført til Debet for Gevinst- og Tabs-Konto.

Endelig foreslaar Bestyrelsen til Kredit for Gevinst- og Tabs-Konto at overføre Selskabets Reservefond 560,000 Kr. og derefter at fremføre Gevinst- og Tabs-Kontos Debet-Saldo 2,623,626 Kr. til Aaret 1932.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### ET MISLYKKET FORSØG

Det er umuligt at skabe en Handelsflaade; den maa have Lov til at vokse op af sig selv. Dette er ubestrideligt den Lære, der maa drages af Skibsfartens og Skibsbygningens Historie i Aarene efter Verdenskrigen. Naar Verdenshandelen er i fuld Blomstring, kan et hvilket som helst Land, ved at yde blot beskudne Statstilskud, sætte et vist Antal Skibe i Søen og finde Beskæftigelse for dem alle. Det spiller heller ingen Rolle om den Fortjeneste, saadanne Skibe indsejler, er mere tilsyneladende end virkelig, thi Landet profiterer deraf paa saa mange andre Maader. Men medens man ved Hjælp af Kontanter kan fremskaffe Skibene, maa der en uhaandgribelig og medfødt »Søsans« til for at frembringe de Mænd, der skal bemande og bestyre dem. Naar den oversøiske Handel udsættes for en Depression faar ovennævnte Altribut sig tillagt sin rette og egentlige Værdi. Den kunstige Hjælp til Søfarten bliver da opfattet som, hvad den egentlig er, en Udtømmning af Landets Rigdomskilder, for hvilken der ingen Undskyldning findes, end ikke en politisk. De Allierede vandt Krigen i Kraft af, at de ved deres Alliance med England havde Kommandoen over Havet. Resultaterne af at besidde »Magten paa Havet« indsaas af alle de Nationer, der prætererede mod at skabe en Handelsflaade, men de Deduktioner, man uledte, var fuldstændig forfejlede. Skibe er unyttige, hvis de ikke kan drives med Udbytte. De koster da kun Penge til Vedligeholdelse, naar de ikke anvendes, og hvor godt man end vedligeholder dem, forringes de dog i Værdi, som Tiden gaar. Lige efter Vaabenstilstanden saa det et Par Maanedes ud til, at den svømmende Handelstonnage var utilstrækkelig til at tilfredsstille Efterspørgslen, men midt i 1921 burde det have staaet klart for alle, at Verdenshandelen havde faaet et Tilbageslag, som det sandsynligvis vilde tage det meste af en Menneskealder at genindvinde.

Men det er et Faktum, at alle søfarende Nationer, undtagen England, gav sig til at skabe en Handelsflaade uden at tage Spor af Hensyn til, om dets egen Handel eller Verdenshandelen havde Brug for alle de Skibe, der opretholdtes ved direkte eller indirekte Statsstøtte. Forsøget er mislykket; det staar nu klart for alle. Det bliver sandsynligvis aldrig konstateret, hvor mange Millioner, der er gaaet til Spilde ved denne forstaaelige, men fejlagtige Politik. Engelske Redere har altid hævdet, at det var økonomisk uforvarligt at sætte Skibe til Søs, som man ikke havde Brug for, og dette gjorde de ikke af Jalousi, men fordi deres omfattende og langvarige Erfaring havde

lært dem, at det kun kunde ende paa een Maade. Værdiforringelsen af de andre Nationers Tonnage tager til i et Omfang, der intel Sidestykke findes til i Skibsfartens Historie. Alle Redere har lidt svære Tab ved de statsundfangne Skibe, baade de, der tog imod dem, og de, der lod være. Sidstnævnte Kategori er dog i Besiddelse af Skibe, byggede for egen Regning og Risiko, og nyder i det mindste den Frihed, der er forbundet med ikke at være nogen Tak skyldig. Hvad den første Kategori angaar, er det vanskeligt at sige, hvem der ejer Skibene, eller hvem der skal bære den Byrde, der er forbundet med at fortsætte Skibenes Drift. Det vilde være til Gavn for Verden som Helhed, hvis de fleste af disse Skibe blev kasserede, saa at hvert Land fik en Flaade, der i Forhold til Verdenshandelen vilde svare til, hvad den ejede før Krigen. At forsøge paa at drive de nævnte Skibe paa Skatteydernes Regning er bare at udsætte det Tidspunkt, hvor det alligevel gaar galt.

Intel er vundet ved at betragte de Midler, det enkelte Land anvendte til Skabelsen af sin Handelsflaade, thi hvert Begyndelsesstadium var forskelligt og de anvendte Metoder var forskelligartede. Maalet har i alle Tilfælde været det samme, og for andres Fejl har engelske Redere og Skibsbyggere maattet lide og lider stadig. I hvert Land er der Hundreder af Skibe, der sejler med rent nominelle Ladninger eller blot medfører et Par Passagerer, mens andre, ialt ca. 10,500,000 Tons, er oplagte, og utvivlsomt aldrig vil komme ud at sejle igen. Det, det nu drejer sig om, er at faa alle Redere til at indse dette og til at sikre disse Skibes Kassering, hvilket maa anses som yderst paalæggende, økonomisk hensigtsmæssig Foranstaltning. Det Forsøg, der blev gjort paa at skabe en Handelsflaade, hvorfor der intel Grundlag var i det nationale Behov eller i de nationale Instinkter, er mislykket. Ja, nu har Verdensskibsfarten en Lejlighed til at begynde forfra, fra det Punkt, hvor den skulde have begyndt lige efter Krigen, hvis den sunde Fornuft havde rejst.

*The Shipping World.*

### EN RESOLUTION I SØMÆNDENES FORBUND

Vi fik i Aftes tilstillet følgende Resolution, som er blevet vedtaget paa en ekstraordinær Generalforsamling i Sømændenes Forbund i Danmark:

Krigen i Østen er en Kendsgerning. Vaabentransporter finder Sted ogsaa med danske Skibe. Derfor maa vi med det samme tage Stilling til Sejladsen til de krigsførende Lande i Østen.

1) Vi maa nægte Vaabentransport til de paagældende Stater.

2) Zonetillæg for Sejlads paa disse Lande og de nærliggende Farvande.

3) Mandskabet maa paa Forlangende have Ret til at undersøge mistænkeligt emballeret Gods.

Denne Resolution forekommer lidt besynderligt, og naar der endelig skulde resolveres af danske Søfolk om disse Forhold, noget *post festum*. At der assurandørmæssigt regnes med Krigs-Risiko ved Sejlads i Østen, er ikke urimeligt. Men det turde være et Postulat, der næppe foreligger Bevis for, at der finder Vaabentransporter Sted med danske Skibe. Resolutionens — vel næppe tilsigtede — Virkning turde i første Række blive at føje yderligere Vanskeligheder til de mange, som Skibsfarten, og med den Søfolkene, har at kæmpe med for Tiden.

*Berlingske Tidende.*

## Lille Nedgang

### I OPLÆGNINGERNE

Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægnings-Statistik pr. 12. Marts udviser en lille Nedgang fra sidste Uges 129 Skibe svarende til 403,444 Tons Dødvægt. Denne Uge er Skibenes Antal 125 repræsenterende 252,135 Bruttotons og 301,167 Dødvægttons.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 12. April 1932.

»Haabet beskammer ingen«, siger et gammelt Ord, og vel nok i Teorien med Rette. At Forholdene paa Verdensmarkedet i Almindelighed og Fragtmarkedet i Særdeleshed. Allerede i Aarene har Erhvervslivets Mænd af alle Kategorier sét hen til den afgørende Vending til det bedre, der efter den almindelige Opfattelse afgjort og nødvendigvis maatte komme før eller siden, mens Faktum idag er, at end ikke en Kronstrøm kan finde noget Tegn til en saadan Vending. For Skibsfartens Vedkommende taler de offentliggjorte Aarsregnskaber og -Beretninger deres eget sørgelige omend tydelige Sprog, der til Overflodighed, men til mulige Tvivlers Orientering, understreges af den samtidig offentliggjorte Opgørelse over Omfanget af Oplægningerne af dansk Tonnage. Disse

naaede i Begyndelsen af den svundne Uge det i sin Art svimlende Tal af godt 400,000 Tons d.w.

Mon Udenforstaaende gør sig noget Begreb om Omfanget og den katastrofale Betydning heraf, hvilke Kapitaler, der er bundet fast i disse uvirksomme Skibe og ikke at glemme, hvad denne Oplægning betyder af tabt Arbejdsfortjeneste for de til Skibene knyttede Mennesker? Det er ikke Stedet her at søge dette opgjort, men til Belysning af Oplægningernes Omfang skal vi nævne, at den Godsmængde, de 400,000 Tons repræsenterer, ved samtidig Transport per Jernbane vilde behøve 32,000 Jernbanevogne à 12,500 kg Ladevnc. En aaben dansk Jernbanevogn af nævnte Størrelse fylder gennemsnitlig godt 9 m i Togstammen og et Tog, sammensat af de nævnte 32,000 Vogne, vilde saaledes have en

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## Skibstrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 3 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	3,288	5,489,504	2,658	4,283,866
1932	2,839	4,343,645	2,324	3,380,563
Forskel	÷449	÷1,145,859	÷334	÷903,303

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	4,583	5,037,986	2,552	4,654,080
1932	4,408	4,565,917	2,355	4,151,531
Forskel	÷175	÷472,069	÷197	÷502,546

I det første Kvartal af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 192,111 Tons større og 770,971 Tons mindre end til Antwerpen.

## Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Marts Maaned 1932

Antallet af de i Marts Maaned indgaaede Skibe var 334 med 204,591 N.R.T. mod 305 Skibe med 193,027 N.R.T. i Februar Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 320 med 195,423 N.R.T. mod 309 Skibe med 204,916 N.R.T. i Februar Maaned.

Af de i Marts Maaned indgaaede Skibe indgik 195 med

127,603 N.R.T. i Ballast, medens 11 Skibe med 5,893 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Marts 1931 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 418 med 294,138 N.R.T. og af da udgaaede 387 Skibe med 288,778 N.R.T.

Den danske Tonnage viser en betydelig Nedgang, nemlig fra 63 Skibe med 41,747 N.R.T. i Februar til 60 Skibe med 29,028 N.R.T. i Marts. Ikke desto mindre staar den dog som Nr. 2 efter Tyskland med 124 Skibe med 45,769 N.R.T. som Nr. 1, og Sverige med 60 Skibe med 27,071 N.R.T. er Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien	1	1,092
Danmark	60	29,028
Tyskland	124	45,769
England	7	13,021
Estland	9	4,909
Finland	5	1,142
Frankrig	6	7,268
Grækenland	6	11,848
Holland	6	3,939
Italien	3	8,754
Lettland	13	17,610
Lithauen	1	392
Norge	13	7,323
Polen	19	21,620
Sverige	60	27,071
Portugal	1	3,805

## FRAGTBERETNINGEN fortsat

Længde af mindst 288 Kilometer eller omtrent 7 Gange saa langt som Afstanden mellem Helsingør og København. Saa er end ikke medregnet de ca. 600 Lokomotiver, der skulde til for at drive Toget frem.

Angaaende de enkelte Markeder skal vi for at gøre en Dyd af Nødvendigheden aller gaa let hen over disse; de giver saa sandelig ikke Anledning til indgaaende Omtale.

## TRÆLASTMARKEDET

Dette for de fleste danske Redere saa betydningsfulde Marked staar nu mere end nogensinde i Usikkerhedens Tegn. Nye Ordre, saavel for Afskibning per f.o.w. som senere, kommer kun frem i Ny og Næ og Fragtnoteringerne er haarrejsende lave. Efterhaanden som de forskellige Afskibningsdistrikter atter bliver tilgængelige, vil Efterspørgslen naturligvis tiltage, men mere end nogensinde savner man paa lidelige Oplysninger om Salgenes Omfang for Bedømmelse af Fremtidsudsigterne. Russerne har benyttet Situationen til Indførelse af nye for Rederne ufordelagtige Betingelser saasom option af "full Range" ogsaa for Leningrad-Trælast med Destinationsordre ved Konnossementtegning eller ved Passeringen af Helsingør eller Hollenau. At dette betyder en Forøgelse af Redernes i Forvejen betydelige Vanskeligheder m. H. t. den videre Beskæftigelse af Tonnagen, er indlysende. Af offentliggjorte Afslutninger for russisk Regning nævner vi:

Leningrad/U.K., 15,000 Stds. DBB, Afskibning i 600/825 Stds. Dampere i Tiden Maj/November, 41/- Basis (dansk Tonnage); Leningrad/U.K., 10,000 Favne Props, Afskibning i Tiden Maj/November, 34/- Basis West Hartlepool (tysk Tonnage); Archangel/U.K., 8,000 Favne Props, Afskibning i Tiden Maj/November, 44/- Basis West Hartlepool, (lettisk Tonnage).

## KUL, KOKS etc.

"Ordens continue few, while owners decline to make concession, and rates remain steady," rapporterer førende Mæglerfirma i Tyne-Distriktet. Den sidste Bemærkning lyder lovende for den der glemmer eller ikke véd, at Raterne er paa et saadant Lavmaal, at Resultatet af Rejsen selv i heldigste Fald er et dundrende Underskud.

## MIDDELHAVET

Udgaaende: Efterspørgslen er stadig stærkt begrænset og Raterne som Følge heraf uforandret daarligere, saasom: Wales: Civita Vecchia 4,500 Tons 6/9, Genoa 5,200 tons 6/-, Catania 2,500 Tons 7/3d., Venedig

6,500 Tons 7/-, Alexandria 5,800 Tons 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Algier 2,700 Tons 7/-, Casablanca 3,100 Tons 5/9d. og Øerne 3,200 Tons 7/-.

Hjemgaende: Fra Donau sluttedes bl. a. 7,600 Tonner til 14/6d. Basis Antwerpen/Hamborg Range, 14/- Antwerpen el. Rotterdam, og 11/- dersom Lastning i een af de rumænske el. bulgarske Sortehavshavne, 30/4 Annullering. Fra de russiske Sortehavshavne var Efterspørgslen vekslende, men Basisraten uforandret 10/6d.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal havde og har ubetinget Føringen med en efter Forholdene mærkbar Omsætning for Afskibning fra 20/4 til medio Maj. Efterretningerne om den forventede usædvanlig tidlige Genoptagelse af Sejladsen paa Lawrencefloden siges at være uberettiget og det menes, at flere Redere, der har disponeret i Tillid til Beretningernes Paalidelighed, beklageligvis vil komme ud for Tab af samme Grund. Basisraten: Antwerpen eller Rotterdam laa for April Tonnage fast i 9 cents eller 1 cent mere end sidst. Saavel Northern Range, Gulfen som Cuba og Santo Domingo var gennemgaaende faste til sidste Uges Rater og med jævn god Aktivitet.

## SYDAMERIKA

Udgaaende: Ringe Efterspørgsel med dertil hørende uforandret skandaløst lave Rater saasom: 8/6d. 5,500 Tons Kul Wales/Monte Video og 10/- 7,000 Tons »Fuel« Wales/Bahia Blanca.

Hjemgaende: Efter forudgaaende livlig Aflagning af Tonnage er Markedet nu jævnt stille omend noget fastere for middelstore »April-Baade« for hvilke blev betalt optil 18/- til Bordeaux-Hamborg Range og 19/- Bergen-Stockholm inkl. Danmark, begge n. a. San Lorenzo og Basis 1 Lossehavn.

## ØSTEN

Markeder er som Helhed præget af stor Træghed, hverifald for Trampfartens Vedkommende. Af Afslutninger kan anføres: Syd Australien/Middelhavet-U.K.-Conl. 7,200 Tons 28/- een Havn, 9d. Tillæg for hver yderligere Havn, max. 3, og Vestaustralien/samme Destination, Størrelse og Betingelser, 26/d. Basis, 25/5 henholdsvis 15/5 Annullering. Bønner fra Vladivostock var svagere med 25/6d. betalt for 8,500 Tonner til Rotterdam og/eller Hamburg, option Hull eller Skandinavien 1/3d. mere. Majs fra Capetown til U.K.-Havne-Hamborg Range sluttedes til 16/3d. Basis 1 Havn, 9d. Tillæg for hver yderligere Havn, max. 3.

## Fano Navigationsskole

1. Halvaars Eksamen 1932 paa Fano Navigationsskole sluttede Onsdag den 6. April.

Til Skibsføreksamen var indstillet 11 Elever, hvoraf 1 trak sig tilbage og 2 afvistes. Resten opnaaede Eksamen med følgende Resultater:

P. M. Pedersen, Nordby-Fanø, ug÷; Martin Svendsen, Vejle, ug÷; Hans Sonnichs, København, ug÷; N. J. Nielsen, Nordby-Fanø, mg; L. B. Beck, Skærbæk, mg; J. M. Sørensen, Nordby-Fanø, mg÷; E. E. Nielsen, Hadsund, mg÷; Oluf Rønberg, Lemvig, mg÷.

Til Styrmandseksamen indstilledes 9 Elever, deraf bestod 8 saaledes:

J. Th. Hansen, Odense, ug÷; A. M. Jensen, Nordby-Fanø, mg; Arthur Jensen, Esbjerg, mg; C. E. Jensen,

Nordby-Fanø, mg÷; S. A. Nielsen, Hobro, mg÷; C. C. Jensen, Esbjerg, mg÷; H. M. Hansen, Hals, g; V. Kaus Nielsen, Thurø, g.

## Fortolkning af Austral Certepartiets §§ 34 og 35

Danske Rederes Retsværn meddeler, at de australske Købmænds Sammenslutning appellerede Underrettsens Dom i den omtalte Sag. — Resultatet af denne Appel er desværre blevet en Ændring af Dommen til Fordel for Købmændene; der er dog af Lord Justice Scrutton givet dissentierende Votum.

Fra Redernes Side er der derefter truffet Beslutning om at indgive Appel til House of Lords, og der vil til sin Tid udgaa nærmere Meddelelse om Domsresultatet ved sidste Instans.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S POSITIONSLISTE PR. 12. APRIL 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aaru*, Hjørth, ank. Rouen 8.4.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Suez 6.4. p. R. t. Singapore.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Rosario 3.4.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang 8.4. til Colombo.  
s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Chapara 7.4. til New Orleans.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Bishop 10.4. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Annani*, Skjoldam, pass. Gibraltar 7.4. p. R. t. Dunkirk.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 1.4. til Kbhvn.-Aalborg-Vejle.  
m.s. *Arizona*, Ankensen, ank. Larvik 10.4.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Tsingtau 10.4.  
s.s. *Asko*, Langlykke, ank. Castillon 6.4.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Ocean Isl. 2.4.  
m.s. *Australien*, *Wolff-Jørgensen*, ank. Oslo 9.4.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, afg. Newcastle 11.4. til Aalborg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bogø*, Michelsen, ank. Dakar 8.4.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 11.4.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. Rotterdam 10.4.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. London 8.4.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Madeira 7.4. til Kbhvn.-Aarhus-Kalundborg.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Buenos Aires 12.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 11.4.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Antwerpen 8.4. til Casablanca.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Cetta 11.4.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Hansen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. forv. Buenos Aires 11.4. til Kbhvn. m. fl. Pladser.  
s.s. *Charkow*, Holst, ank. Kolding 10.4.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamburg 8.4.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Bermuda 7.4. p. R. t. Nyborg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Rio de Janeiro 7.4. p. R. t. La Plata.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. New Orleans 31.3.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Geelong 3.4.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 9.4. til London.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Nørresundby 7.4.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Port Said 6.4. til Aarhus.  
s.s. *Delaware*, afg. Kbhvn. 8.4. til Antwerpen.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 11.-12.4. til Kbhvn.

## PERSONALIA

## Dødsfald

Den 7. April afgik Skibsmægler Jørgen Hansen, Stege, ved Døden i en Alder af 78 Aar.

Del er en af Veteranerne indenfor Skibsmæglerne, der her er gaaet bort, en brav og retlinet Mand, der kun efterlader sig Venner. Netop i den sidste Tid havde Mægler Hansen truffet Forberedelser til at trække sig tilbage fra Forretningen for at nyde sit Otiun, men Skæbnen vilde det allsaa anderledes.

I 38 Aar har Skibsmægler Hansen drevet sin Skibsmæglerforretning, uden een eneste Dags Afbrydelse paa Grund af Sygdom; han færdedes til det sidste paa Havnen og udførte sit Arbejde med en Hurtighed og Iver, der var beundringsværdig af en Mand i den Alder.

s.s. *Douro*, Christensen, ank. Königsberg 11.4.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, i Dok.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, i Dok.  
m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Baytown 9.4. til Nyborg.

## E

s.s. *Ebro*, Ankensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Lissabon 5.4. til Kbhvn.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Hamburg 10.4.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Genoa 7.4. til London.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Ibiza 7.4.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 5.4. til Panama Kanal

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
m.s. *Falstria*, Eggens, ank. Kbhvn. 24.12.  
s.s. *Fionia*, Rasmussen, Kbhvn.-Aassens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Væring, ank. Kbhvn. 10.4.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. 11.4. til Nakskov.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Holbæk 31.3. til Buenos Aires.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, pass. Svinø 9.4.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Rabat 10.4.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 8.4. til New York.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Kbhvn. 27.3.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Kbhvn. 7.4. til Grangemouth.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Georgia*, i Dok.  
s.s. *Gerda Toft*, ank. New York 9.4.  
m.s. *Guldborg*, ank. Yokkaichi 5.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Grangemouth 10.4.  
s.s. *Halldan*, afg. forv. Kbhvn. 16.4. til Gdynia.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Gandia 8.4. til London.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 10.4. til Manchester.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 9.4.  
s.s. *Hroar*, Nielsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Bronér, afg. Melbourne 24.3.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Bonn 9.4. til Piræus.  
m.s. *Ireland*, Petersen, pass. Istanbul 9.4.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 5.4. til Vest- og Nordlandel.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Helsingør 6.4. til Swansea.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Singapore 8.4. til Suez.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 11.4.  
s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Houston 17.3. til Rotterdam, Kbhvn. og Randers.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Melhil 10.4.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 4. 1932

LONDON .....	18,30	MADRID .....	37,00
NEWYORK .....	4,84	AMSTERDAM .....	196,50
BERLIN .....	115,00	STOCKHOLM .....	94,65
PARIS .....	19,20	OSLO .....	94,75
ANTWERPEN .....	67,75	HELSINGFORS ....	8,55
ZÜRICH .....	94,40	PRAG .....	14,50
ROM .....	25,10		



**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.  
fra Th. Höeg

HAMBURG

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælasterbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

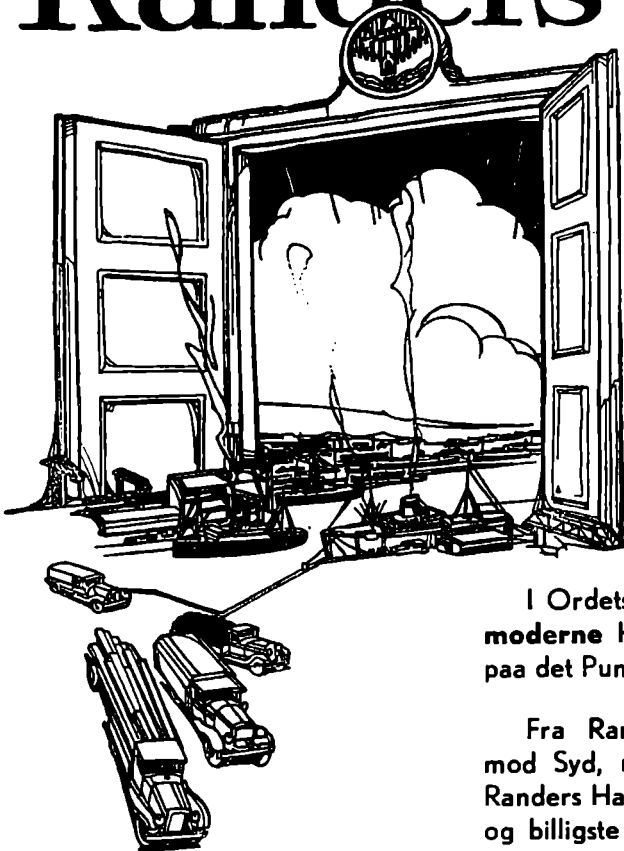
AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

# Randers nye Havn



## Porten til det midt- jyske Marked

I Ordets rette Betydning er Randers nye Havn en moderne Havn, der tilmed har en ideel Beliggenhed paa det Punkt, »hvor Søvejen møder 13 Landeveje«.

Fra Randers Havn strækker sig 13 Landeveje mod Syd, mod Nord, mod Øst, mod Vest, og over Randers Havn sker Vareudvekslingen paa den hurtigste og billigste Maade ved Last- eller Rutebiler ad disse naturlige Færdselsaarer eller ved saadan Transport i Tilslutning til Jernbanerne.

Send Varerne over Randers, læg Deres Virksomhed ved Randers nye Havn. Randers er Porten til det midt-jyske Marked og store Omraader derudover.

Henvendelser om yderligere Oplysninger samt illustreret Brochure om Randers Havn, bedes rettet til Havneudvalgets Formand: Borgmester Aage Riis Flor, Administrationsbygningen, Randers.

# RANDERS



.. hvor Søvejen møder  
13 Landeveje

**J. W. PAULIN**  
 STEVEDORE  
 REDERI  
 BEFRAGTNING  
 WIBORG - FINLAND  
 TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER

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

WIBORG

KØBENHAVN

s.s. *Knud*, Petersen, afg. Swansea 5.4. til Kbhvn., Aalborg, Odense og Danzig.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, i Dok.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 8.4.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 10.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Bordeaux 9.4. til Swansea.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, i Dok.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. forv. Kbhvn. 11.4.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Reparation i Helsingør.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, forv. Bordeaux 12.4. til La Pallice, Havre og Dunkirk.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Shanghai 10.4.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leghorn 10.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 9.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Kopervik 10.4. p. R. t. Hüll.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Crotone 10.4.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Buenos Aires forv. 13.4.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Suez 9.4. til Colombo.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. forv. Palermo 11.4. til Castellon.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 8.4. til Immingham.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. New York 9.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Hamborg 5.4.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Åbo 8.4. til Grangemouth.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Vladivostok 6.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 19.3. til Kbhvn., Odense, Horsens og Holbæk.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Fowey 9.4. til Panama Kanal.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Randers 10.4.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Vancouver 9.4. til San Francisco.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Bastholm, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Danzig 10.4.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Danzig 14.3.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 11.4. til Svendborg.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Tunis 9.4.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Rockall 4.4. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Danzig 9.4.  
 s.s. *Sejra*, Huusum, afg. San Feliu 31.3. til Kirkaldy.  
 s.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Stam*, Andersen, pass. Mona Passage 4.4. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Licata 9.4. til Giardini.

s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Dunkirk 11.4.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Akranes 6.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Dok.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Galatz 8.4.  
 s.s. *Stadion 11*, ank. Oslo 10.4.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardenas 6.4. til Philadelphia.  
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Geelang 9.4.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Carontes 10.4.  
 s.s. *Svanhild*, afg. forv. Kbhvn. 20.4. til Swansea.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Preston 8.4.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Skive, 8.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 9.4.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Port Said 5.4.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Windau 9.4.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Esbjerg 9.4. til London.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Tunis 11.4.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Cape Town 24.3. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Kbhvn. 11.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, ank. Kbhvn. 8.4.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Puerto Patra 31.3.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Odense 10.4.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Colon 5.4.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kolding 9.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 7.4. til Rouen.

## Y

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

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

KØBENHAVN K.  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## 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  
 Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES & PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Tel. Addr. Solberg Established 1876 Téléphone 188 R.C. Dunkerque No. 3295

### ADOLF SOLBERG & CO.

SUCCESEURS

SOCIÉTÉ FRANCO-SCANDINAVE

SHIPCHANDLERS & BUTCHERS

PROVISION, DECK, ENGINE & BONDED STORES

Wine & Spirits Merchants

CONTRACTORS FOR DRYDOCKING

16, Quai de la Citadelle \* DUNKERQUE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Patent Mønje

Kobberstof for Træskibe Graa Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

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

(fdl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

### O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

ULEABORG & HAUKIPUDAS

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

### EDGAR PETTERSON

Skibsmægler, Befragter, Assurance og Spedition.

ULEABORG & HAUKIPUDAS

Repræsentant: Jørgen A. Rasmussen, København K.

Telefon: 127.

Coder: The Bee Codes, Scott's,

Telegram Adr.: "Pettersons".

Owners' and Captains' Code.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference & The Finnish Shipbrokers Association.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 13. April 1932.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Kroner  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i 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 Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## Danmark.

### 626. Afmærkningen i danske Farvande atter i Orden.

Afmærkningen i de *danske* Farvande er atter paa Plads og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 8/316 og 11/457 1932.)

### 627. Luftfyr København—Rødby Havn tændes atter.

Luftfyrene paa Ruten *København—Rødby* Havn tændes atter den 1. Maj d. A. og brænder fra Kl. 2245 til Solopgang. Antagelig slukkes Fyrene atter den 1. Oktober d. A.  
(E. f. S. Nr. 28/1614, 29/1618 og 40/2176 1931.)

## I. Østersøen.

### 628. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib atter udlagt.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/270 1932.)

### 629. Sverige. Landsort—Kråkelund. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 14/803. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Espeskärsklubb* c. 58° 43' N. 17° 19' E. *Örnklubb. Valarö. St. Kampåsen. Ledskär. Korsholm. Ekö.*  
(E. f. S. Nr. 13/552 1932.)

### 630. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib atter udlagt.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 30' N. 18° 54' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 9/413 1932.)

### 631. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsmar Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 14/802. Stockholm 1932.)  
*Sundsmar* Fyr paa 61° 00' 52" N. 17° 13' 57" E. er atter tændt.

### 632. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Sideby. Yttergrund Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 9/247. Helsingfors 1932.)  
*Yttergrund* Fyr paa c. 61° 59' N. 21° 18' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/363 1932.)

- 633. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Råfsö. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 9/246. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kallo* c. 61° 36' N. 21° 28' E. *Råfsö. Mäntyluoto övre og nedre. Mäntyluoto hamnpir.*  
(E. f. S. Nr. 9/364 1932.)
- 634. Finland. Bottniske Bugt. Sebbskär Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 9/245. Helsingfors 1932.)  
*Sebbskär* Fyr paa c. 61° 29' N. 21° 21' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/366 1932.)
- 635. Tyskland. Rügen W.-Kyst. Stralsund W.-lige Farvand. Tilsanding.**  
(N. f. S. Nr. 14/917. Berlin 1932.)  
Dybden i *Stralsund* W.-lige Farvand er normalt 4,0 m ved Middelvandstand og Bundbredden 50 m.  
1. c. 1,5 Sm N. for Anduvningstønden *Gellen* ligger i Retning af *Vierendehl* Fyr en Sandbarre med en Dybde paa c. 3,5 m. E.-Enden af denne Tilsanding er paa c. 54° 32',4 N. 13° 03',0 E. afmærket med en lille, hvid Spirtønde med E.-Topbetegnelse.  
2. a. Mellem de røde Spirtønder *B* og *C* ligger paa c. 54° 29',8 N. 13° 03',4 E., ved Styrbords Side af Farvandet, en Tilsanding paa c. 20 cm, som strækker sig 10 m ud over Løbets Midtlinie, saaledes at Dybden 4,0 m her kun findes i en Bredde af 15 m ved Bagbords Side. Tilsandingens Længde er c. 500 m.  
b. Mellem de røde Spirtønder *R* og *T* paa c. 54° 26',8 N. 13° 03',6 E. strækker en Tilsanding paa c. 20 cm sig ud fra Styrbords Side 15 m henimod Løbets Midte, saaledes at Dybden 4,0 m her kun findes i en Bredde af 35 m. Sømærkerne *R* og *T* er midlertidig flyttet saa langt ud i Løbet, at Tilsandingen kan undgaas.  
c. Ved Anduvningstønden „*Am Bock A*“ paa c. 54° 26',3 N. 13° 03',7 E. strækker en Tilsanding paa c. 90 cm sig ud fra Styrbords Side 15 m henimod Midten af *Gellen* Farvandet. Dybden 4,0 m er her kun til Stede i en Bredde af 10 m i Stedet for af 25 m. Tilsandingens Længde er 150 m. Tønden „*Am Bock A*“ er midlertidig flyttet saa langt ud i Farvandet, at man kan sejle uden om Tilsandingen. Ved Bagbords Side findes i en Bredde af c. 450 m en Dybde paa 4,0 m fra Naturens Haand.  
3. De under Pkt. 2 nævnte Tilsandinger vil snarest blive bortgravet, hvorimod Sandbarren, nævnt i Pkt. 1, ikke vil blive bortgravet iaar.  
(Kort-Nr. 291 og 262.)
- 636. Tyskland. Femern. Puttgarden-Riff. Kabeltønde atter udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 15/1134. Berlin 1932.)  
Kabeltønden paa 54° 31' 16" N. 11° 12' 58" E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 49/2612 1931.)
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**
- 637. Sverige. Sundet. Landskrona. Gräsrännan. Fadtønder atter udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 14/807. Stockholm 1932.)  
De 4 Fadtønder i *Gräsrännan* indenfor *Valgrund* er atter udlagt paa Plads. c. 55° 51' N. 12° 48' E.  
(E. f. S. Nr. 12/518 1932.)
- 638. Sverige. Sundet S.-lige Del. Oplysning om Lodstjeneste.**  
(U. f. s. Nr. 14/806. Stockholm 1932.)  
Fra den 1. Oktober d. A. inddrages den hidtil i Farvandet mellem *Falsterborev* Fyrskib og *Drogden* Fyrskib stationerede Lodsdampere eller Lodskutter, og Lodser kan derefter kun faas fra *Falsterborev* Fyrskib.
- 639. Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pøl Fyr ENE. Vrag.**  
Vraget af Motorskibet *Mets Marie* er sunket i c. 34 m Vand paa c. 54° 54' N. 10° 08' E., c. 2 Sm ENE. for *Gammel-Pøl* Fyr.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

640. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.  
Vraget af en Patrouillebaad, hvorover Dybden antagelig er c. 3,7 m, ligger sunket i c. 5 m Vand paa 57° 25' (45") N. 10° 32' (35") E., c. 0,43 Sm SW. t. W. 1/2 W. fra S.-lige og ydre Havnehoved.
641. Danmark. Limfjorden. Nibe. Sommerafmærkning udlagt.  
Sommerafmærkningen i Sejllobet til Nibe Havn er atter udlagt og i Orden. c. 56° 59' N. 9° 38' E.  
(E. f. S. Nr. 47/2506 1931.)
642. Danmark. Limfjorden. Løgstor-Grunde N. Klokketønde atter udlagt.  
Klokketønden *Løgstor-Grunde N.* paa c. 56° 58' N. 9° 10' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/279 1932.)
643. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Oslo E.-lige Indløb. Stangskjærrabben Fyr.  
Taagesignal oprettet.  
(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1932.)  
Ved *Stangskjærrabben Fyr* paa c. 59° 53',<sub>0</sub> N. 10° 42',<sub>0</sub> E. er anbragt en Nautofon. hvormed der gives følgende Taagesignal: To-Stød (hurtigt efter hinanden) hver 30<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 236.)

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

644. England S.-Kyst. Weymouth Havn Anduvning. Tønde inddraget. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 557. London 1932.)  
Den sorte og gule, lodret stribede Spidstønde, der som Afmærkning for Yderenden af en Kloakledning var udlagt paa 50° 36' 28" N. 2° 26' 11" W., c. 0,15 Sm E. for *Mizen Rocks*, er permanent inddraget. Man advares imod at ankre i Nærheden af ovennævnte Plads.
645. Skotland W.-Kyst. Ardrossan Havn. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 558. London 1932.)  
Den sorte Stumtønde paa c. 55° 39' N. 4° 50' W., ved N.-Siden af *West Grinan Rocks*, er inddraget.

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

646. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Ruter.  
(Hydrographic Bulletin Nr. 2221. Washington 1932.)  
Fra 1. Juli til 10. April (begge Dage inklusive) følges Rute C (Nordlig Rute):  
E.-gaaende: Skær 50° W. Lgd. paa 42° N. Br.  
W.-gaaende: Skær 50° W. Lgd. paa 43° N. Br.  
Fra 11. April til 30. Juni (begge Dage inklusive) følges Rute B (Sydlige Rute):  
E.-gaaende: Skær 47° W. Lgd. paa 40° 30' N. Br.  
W.-gaaende: Skær 47° W. Lgd. paa 41° 30' N. Br.  
(E. f. S. Nr. 16/838 1931.)
647. Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Skolevarden nedrevet. Mærker udgaar.  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)  
*Skolevarden* paa 64° 08' (32") N. 21° 55' (51") W. er nedrevet.  
De Mærker, hvori *Skolevarden* indgik, og som er omtalt i *Islandske Lods*, annulleres.  
(Kort Nr. 213, 226, 260, 289 og 270. *Islandske Lods*, Side 58, 59, 60 og 61.)

**648. Færøerne. Nolsø Radiofyr. Myggenæs Radiofyr. Bølgelængder og Tonehøjde forandret.**

Bølgelængderne for *Nolsø* Radiofyr paa c.  $61^{\circ} 57' N.$   $6^{\circ} 36' W.$  og *Myggenæs* Radiofyr paa c.  $62^{\circ} 06' N.$   $7^{\circ} 40' W.$  er forandret til henholdsvis 303 kc/s (990 m) og 291 kc/s (1030 m). Samtidig er Tonehøjden for begge Fyrs Vedkommende forandret til 1005 Svingninger pr. Sek.

(E. f. S. Nr. 4/151 1932. Færøske Lods, Side 56 og 57. Fyr-Fort. Nr. 730 og 756.)

**649. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Isla de Fernando Poo. Cabo Horacio. Fyr tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 14/347. San Fernando 1932.)

Paa *Cabo Horacio* er paa c.  $3^{\circ} 46',5 N.$   $8^{\circ} 56' E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,2^s$ . Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 15 Sm. Et 16 m højt Taarn.

**650. Afrika SW.-Kyst. Walvis Bugt. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 565. London 1932.)

Det røde Blinkfyr paa Hovedet af *North Pier* paa c.  $22^{\circ} 57' S.$   $14^{\circ} 29' E.$  er nedlagt.

**651. Nova Scotia SE.-Kyst. East Pollock. Pulle.**

(N. t. M. Nr. 563. London 1932.)

En Pulle med 11,0 m Vand er fundet paa c.  $44^{\circ} 37' N.$   $62^{\circ} 58' W.$ , 1,1 Sm  $246^{\circ}$  fra *Brij Rk.*

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

**652. Colombia. Cartagena Anduvning og Fuerte San Fernando. Fyrbelysning forandret.**

(N. f. S. Nr. 14/976. Berlin 1932.)

1. *Salmedina Bank* Fyrskib paa c.  $10^{\circ} 23' N.$   $75^{\circ} 39' W.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .

2. *Tesoro Island* Fyr paa  $10^{\circ} 14' 15'' N.$   $75^{\circ} 44' 30'' W.$  har en Synsvidde paa 14 Sm.

3. *Fuerte San Fernando* Fyr paa c.  $10^{\circ} 19' N.$   $75^{\circ} 34' W.$  er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $7^s$ . Lysvinklerne er uforandrede. Synsvidde: 14 Sm.

4. *Santo Domingo* Fyr paa  $10^{\circ} 25' 45'' N.$   $75^{\circ} 32' 30'' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $15^s$ . Synsvidde: 17 Sm.

5. Lystønderne i *Cartagena* Havn ligger rigtigt og har følgende Fyrkarakter, Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Lystønderne paa Styrbords Side viser rødt Lys, paa Bagbords Side hvidt Lys.

**653. Colombia. Puerto Colombia (Sabanilla). Fyrbelysning forandret.**

(N. f. S. Nr. 14/977. Berlin 1932.)

1. *Isla Verde (Belillo Sand)* Fyr paa  $11^{\circ} 01' 45'' N.$   $75^{\circ} 00' 15'' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7^s$ . Flammens Højde: 6 m.

2. *Lafayette Shoal* Lystønde paa c.  $11^{\circ} 00' N.$   $74^{\circ} 59' W.$  er forandret til at vise rødt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ .

3. Vraglystønden paa c.  $11^{\circ} 00' N.$   $75^{\circ} 00' W.$  er forandret til at vise rødt Et-Blink hver  $5,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $5^s$ .

**654. Guadeloupe. Petite-Terre Fyr atter normalt.**

(N. t. M. Nr. 541. London 1932.)

*Petit-Terre* Fyr paa c.  $16^{\circ} 10',5 N.$   $61^{\circ} 06',7 W.$  lyser atter normalt.

(E. f. S. Nr. 33/1694 1930.)

**655. Brasilien. Amazon Floden. Bailique Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 13/815. Washington 1932.)

Flammens Højde i *Bailique Island* Fyr paa c.  $0^{\circ} 55' N.$   $49^{\circ} 56' W.$  er 24 m. Fyret er anbragt paa en hvid, 24 m høj Tremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.

656. **Brasilien. Pará Floden. Mandii (Mandihy) Island. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 13/816. Washington 1932.)  
 Flammens Højde i *Mandii Island* Fyr paa  $1^{\circ} 37' (30'') S.$   $49^{\circ} 10' (00'') W.$  er 9 m.  
 Fyret er anbragt paa en hvid 10 m høj Tremmeværksbaake. Synsvidden er 11 Sm. Fyret er ubevogtet.
657. **Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo Anduvning. English Bank. Oplysning om midlertidig Lys-, Fløjte- og Klokketønde.**  
 (N. t. M. Nr. 13/820. Washington 1932.)  
 Den automatiske Klokke paa den midlertidige Lys-, Fløjte- og Klokketønde, som for Tiden erstatter *English Bank* Fyrskib paa c.  $35^{\circ} 06' S.$   $55^{\circ} 54' W.$ , giver Et-Slag hver 12<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 7/297 1932.)
658. **Chile. Mocha Island. Radiostation nedlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 13/823. Washington 1932.)  
 Radiostationen paa *Mocha Island* er nedlagt. c.  $38^{\circ} 23' S.$   $73^{\circ} 54' W.$
659. **Peru. Aguja Point. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 527. London 1932.)  
*Aguja Point* Fyr paa  $5^{\circ} 55' 30'' S.$   $81^{\circ} 07' 48'' W.$  viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 41 m. Synsvidde: 17 Sm. Hvidt, cylindrisk Taarn. Fyret er ubevogtet.  
 (E. f. S. Nr. 13/581 1932.)

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

660. **Ægypten. Port Said Anduvning. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**  
 (N. f. S. Nr. 15/1060. Berlin 1932.)  
 Vraget, der laa sunket paa c.  $31^{\circ} 20' N.$   $32^{\circ} 22' E.$ , c. 1 Sm  $10^{\circ}$  fra den W.-lige Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, og som ligger i Forlængelsen af den W.-lige Bølgebryder, er fjernet og den udlagte Vraglystønde inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 48/2588 1931.)
661. **Ægypten. Alexandria. Boghaz Pass spærret.**  
 (N. f. S. Nr. 15/1061. Berlin 1932.)  
*Boghaz Pass* er paa Grund af Opmaalingsarbejder spærret for Skibsfarten. c.  $31^{\circ} 11' N.$   $29^{\circ} 49' E.$

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

662. **Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Baia de Fernão Velloso. Cabo Melamo. Baake opført.**  
 (N. f. S. Nr. 1082. Berlin 1932.)  
 En trekantet Baake, hvis øverste Halvdel er beklædt med Brædder, og som er forsynet med en ballonagtig Topbetegnelse, er opført paa *Cabo Melamo* paa c.  $14^{\circ} 25' S.$   $40^{\circ} 49' E.$
663. **Forindien W.-Kyst. Calicut. Vrag findes ikke.**  
 (N. t. M. Nr. 542. London 1932.)  
 Vraget, der laa sunket paa c.  $11^{\circ} 14' N.$   $75^{\circ} 43' E.$ , c. 3,3 Sm  $280^{\circ}$  fra „S. Port Boundary Pillar“, er forsvundet.  
 (E. f. S. Nr. 27/1545 1931.)



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

## 664. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Batavia. Oplysning om Tøndes Plads.

(B. a. Z. Nr. 76/739. 'sGravenhage 1932.)

Den hvide Spidstønde med Ballon N. for *Gosong* rif ligger paa  $5^{\circ} 55' 02''$  S.  $106^{\circ} 43' 59''$  E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 665. Danmark. Rørvig Havn. Thisted Havn. Krik Havn. Østre Kanalhavn og Vestre Kanalhavn ved Frederik den Syvendes Kanal. Svaneke Havn. Aarø-sund Havn. Havnerøglementer.

Under den 2. April d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Rørvig Havn* (c.  $55^{\circ} 56',7$  N.  $11^{\circ} 46',3$  E.), *Thisted Havn* (c.  $56^{\circ} 57',2$  N.  $8^{\circ} 42',0$  E.) og *Krik Havn* (c.  $56^{\circ} 46',2$  N.  $8^{\circ} 16',6$  E.).Under den 5. April d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Østre Kanalhavn* ved *Frederik den VII.s Kanal* (c.  $56^{\circ} 58',2$  N.  $9^{\circ} 15',4$  E.) og *Vestre Kanalhavn* ved *Frederik den VII.s Kanal* (c.  $56^{\circ} 56',2$  N.  $9^{\circ} 12',2$  E.).Under den 7. April d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Svaneke Havn* (c.  $55^{\circ} 08',2$  N.  $15^{\circ} 08',9$  E.) og *Aarø-sund Havn* (c.  $55^{\circ} 15',8$  N.  $9^{\circ} 42',9$  E.).

Ovennævnte Reglementer træder i Kraft den 1. Maj d. A.

(Havnelods, Side 22, 55, 103, 122, 161, 178 og 185.)

## 666. Danmark. Sletterhage. Nakkehoved. Radiofyr oprettes til Forsøg. Rettelse til E. f. S. Nr. 14/620 1932.

*Sletterhage* Radiofyr faar Tonehøjden 670 Svingninger pr. Sek. (ikke som opgivet 335 Svingninger pr. Sek.).*Nakkehoved* Radiofyr faar Tonehøjden 335 Svingninger pr. Sek. (ikke som opgivet 670 Svingninger pr. Sek.).

(E. f. S. Nr. 14/620 1932. Fyr-Fort. Nr. 160 og 222.)

## 667. Finland. Redningsstationer nedlagt.

(N. f. S. Nr. 15/1116. Berlin 1932.)

Nedennævnte Redningsstationer er nedlagt:

*Lavansaari* c.  $60^{\circ} 01'$  N.  $27^{\circ} 51'$  E.*Aspö (Haapasaari)* c.  $60^{\circ} 17'$  N.  $27^{\circ} 11'$  E.*Kalbådagrund* Fyrskib c.  $59^{\circ} 58'$  N.  $25^{\circ} 36'$  E.*Ryssholm* c.  $60^{\circ} 09',6$  N.  $24^{\circ} 58',3$  E.*Hällholm* c.  $60^{\circ} 09',4$  N.  $24^{\circ} 58',5$  E.*La. Löfö* c.  $60^{\circ} 06',11$  N.  $24^{\circ} 46',2$  E.*Porkkala (Rönnskär)* c.  $59^{\circ} 56',0$  N.  $24^{\circ} 23',6$  E.*Kobbaklintarne* c.  $60^{\circ} 01',7$  N.  $19^{\circ} 52',5$  E.*Nyhamn (Stora Båtskär)* c.  $59^{\circ} 58',0$  N.  $19^{\circ} 56',3$  E.*Gäsberget* ved *Norra Kallan* c.  $62^{\circ} 58',5$  N.  $20^{\circ} 48',5$  E.

(Kort Nr. 276 og 277.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller

Bogs Nr.

*England:*

N 548 Red Sea. — Approaches to Kamaran passage.

R 3226 Ports and anchorages on the coast of Argentina.

R 1412 West Indies. — Sta. Ana harbour.

N 1396 South America. Plans on the East Coast of Brazil. — Parahyba river entrance. — Port Aracaju.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

LIMFJORDSØSTERS  
COMPAGNIET  
NYKØBING M. DANMARK



TELEGRAMADRESSE:  
LIMFJORDSØSTERS

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBBAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

LAMBERT BROTHERS  
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:	
CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte	
Newport, Mon., 69, Dock Street.....		
Port Talbot, Exchange Buildings.....		
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose, »Newcastle	
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....		
Blyth, 19, Ridley Street.....		
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....		
Methil, 82, East High Street.....	} »Lamberte	
Burntisland, 20, High Street.....		
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....		
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose »Grimby	

PARIS: 29. AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

Owners' &

Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

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

AKTIESELSKABET

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

Tel.-Adr. BYSTRØM ULEABORG ALLE CODER  
**WILJO BYSTRÖM & CO.**  
 SKIBSMÆGLERE og SPEDITØRER  
 ULEABORG & HAUKIPUDAS  
 Incl. Ijo - Røyttä  
 Lloyds Agenter. - Agenter for Nordisk Skibsrederforening og  
 Danske Sjøskibsrederiers Protection Club  
 Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
 Vice-Konsulat for Nederlandene Norsk Vice-Konsulat

**Hellerup Kulimport A/s**  
 TUBORG HAVN  
 Telefon Helstrup 20 - 803 og 660

IMPORT AF  
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
 Briketter ▲ Brænde

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
 W A S A (Finland)

Medlemmer af  
 THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND  
 Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA Alle Sjøfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**

SKIBSMÆGLERE  
 BEFRAGNING, ASSURANCE & SPEDITION  
 YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
 og MÖLLERSVIK & HIMANGO  
 Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association  
 Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code  
**O. W. HACKLIN & Co.**  
 Skibsmæglere - Befragning  
 Forsikring - Havariagenter - Speditører  
 Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
 Agenter for Nordisk Skibsrederforening  
 Dansk Vicekonsulat  
**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**  
 (Björneborg's District) FINLAND

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

W A S A

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

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
 & Ship Outfitters.

Consult us - send us your enquiries.

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

# Jørgen A. Rasmussen

Telephone  
 Palæ 1618

33, Amaliegade  
 (DANISH STEAMSHIP OWNERS' BUILDING)  
**COPENHAGEN K.**

Telegrams  
 JORGARAS

**WORLD-WIDE SUPPLIES OF**

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 17

FREDAG 22. APRIL 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**FORENEDE OG DEN NATIONALE RUTE**

Med det nye Motorskib »England«, som i Forgaars blev afleveret til Det Forenede Dampskibs Selskab af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, og som i Morgen afgaar paa sin første Rejse over Nordsøen, har Selskabet naaet sit smukke Maal: at holde den nationale Rute — Passager og Godstrafiken mellem Danmark og England — i Gang udelukkende med de mest tip-top moderne Motorskibe. Det gør Selskabet stor Ære, er et nyt om end uforment Bevis om den konstruktive Politik, der følges under den nuværende Direktion.

Det nye Motorskib gør ogsaa dets Bygmester, Helsingør-Værftet Ære. Det er en Pryd for vor Handelsflaade.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Største Længde 321 Fod. Største Bredde 44 Fod. Deplacement 4025 Tons. Brutto Tonnage 2,761 Tons. Netto Tonnage 1,572 Tons. Dødvægt 1,700 Tons.

Indretningen for Kabytspassagererne er placeret midtskibs. Paa Mellemdæk, Hoveddæk og Awningdæk er en Række Kamre, hvoraf de fleste er indrettet som Een- og Tomandskamre. Alle Kamre er udstyret med magelige Metalkøjer og med Porcelænsservanter med rindende varmt og koldt Vand. Endvidere er der to Luksuskamre med en stor, bred Seng. Til hvert Luksuskammer hører Badeværelse samt W. C. I Luksuskamret kan eventuelt indrettes Køjplads til yderligere een Passager.

Skibet vil i alt kunne medføre 108 Passagerer paa 1. Kabyt.

Opholdssalonerne for 1. Kabytspassagerer bestaar af Spisesalonen, Rygesalon og Musiksalon. Rygesalonen er for et Skib af denne Størrelse ualmindelig stor; den har Siddepaldser i brede, magelige Lænestole og Sofaer til ialt 50 Passagerer. Musiksalonen er i Agterkant af Promenadedækket. Paneler og Døre er i graalilla Mattak med udskaarne, gyldne Lister, og Loftet løfter sig i en bred Dom op mod Midten. De brede Lænestole er betrukket med haandvævet Silkestof i rødilla Grundfarve med røde og graablaa Striber. Det smukke Flygel er udført i graalilla Mattak med Forgyltning.

Om Aftenen oplyses Salonen ved indirekte Lys fra Lamper, der er skjult i en Forsenkning under Loftet samt ved tre Grupper Lamper i Loftet.

Vægge og Møbler i 1. Kabyt Saloner samt den kunstneriske Udsmykning er udført efter Tegninger af Arkitekt Brummer.

Spisesalonen er i poleret Birketræ.

Ved Indretningen af Passagerapteringen er der taget videst muligt Hensyn til de hygiejniske Fordringer. Ved at anvende Ruboleum som Gulvbelægning overalt er der sørget for, at Renligholdelsen af Skibet kan gennemsføres paa den mest omhyggelige Maade.

Omkring Promenadedækshuset findes et bredt, rummeligt Promenadedæk, helt lukket fortil og langs begge Sider indtil Dækkets halve Længde, saaledes at der her er et udendørs Opholdssted for Passagererne, som gennem store Vinduer kan nyde Udsigten under Sejladsen uden at være afhængig af Vejrliget.

Agten for Musiksalonen ligger en aaben Veranda med Bænke, Kurvestole og smaa Borde, hvorfra Passagererne vil have en fortrinlig Udsigt agterud.

Apteringen for Passagererne paa 3. Kabyt findes i Agterskibet. Paa Awningdækket ligger Rygesalonen, og ved Nedgangene fra denne ligger en Spisesalon, der strækker sig i hele Skibets Bredde. Foran Spisesalonen ligger Kamrene med Plads til i alt 82 Passagerer. Alle Kamrene er monteret med Vi-Spring Madrasser.

De Forenede Jernstøberiernes Ventilationsystem er benyttet i Saloner og Kamre. Luften suges af elektrisk drevne

Ventilatorer gennem en Kalorifere, hvor den opvarmes og af Ventilatorerne trykkes gennem Ventilationskanaler. Fra disse indblæses den i Salonerne og Kamrene gennem Ventilatorer. Der kan tilføres baade varm og kold Luft. Baderum og Toiletter er forsynet med »D. F. J.« elektrisk drevne Udsugningsventilatorer, og i Kabyssen anvendes »D. F. J.« Komfur med Oliefyring.

Rumindholdet af Lastrummene er i alt 88,530 Kubikfod, hvoraf ca. 50,340 Kubikfod er isoleret og forsynet med Kølørør og saaledes velegnet til Hransport af Landbrugsprodukter.

Hovedmaskineriet bestaar af to 6-Cylinders Dieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type med Trykforstøvning. Motorerne har en Cylinderdiameter af 550 mm og en Slaglængde af 900 mm og ved 195 Omdr. pr. Min. udvikler de ca. 3,900 I.H.K. Denne Ydelse kan ved Indblæsning af Trykluft fra elektrisk drevne Blæsere forøges til 4,300 I.H.K.

Foruden Hovedmotorerne er der tre Hjælpedieselmotorer paa tilsammen 400 E.H.K., som driver de elektriske Dynamoer.

Skibet har kraftige elektriske Lossespil samt elektrisk Varpespil agter. Roret manøvreres ved en Styremaskine af den elektrisk-hydrauliske Type, der kontrolleres fra Broen ved Hjælp af Telemotor. Skibet er forsynet med de mest moderne Hjælpemidler for Navigation, traadlos Telegraf samt Retningslindere og Undervandssignal-Apparat. Det vil ved Hjælp af disse Hjælpemidler være i Stand til selv under usiglbare Vejrforhold sikkert og hurtigt at kunne følge sin Rute.

Alle har Grund til at være D.F.D.S. taknemlig for denne smukke Udvidelse af vor nationale Rute. Særlig vort Landbrug har Grund dertil. I intet andet Land i Verden har det private Initiativ stillet saa glimrende og saa billige Transportmidler til Raadighed for Landbrugseksporten.

#### NORDISK VAREBYTTE ER ØNSKELIG

Norges Handels- og Sjøfartstidende har bragt en interessant Enquete om Nordisk Varebytte — Naturlige Handelsveje. Bladets Spørgeskemaer er gennemgaaende blevet besvaret i bekræftende Form. Vor egen Statsminister, Hr. Stauning, mener for en Gangs Skyld, at dette er et Spørgsmaal, der ikke egner sig til offentlig Drøftelse, men han mener, at Spørgsmaalet bør tages op af de respektive Regeringer »ikke blot med Hensyn til Kri-

setider«, men i al Almindelighed. Forhenværende norsk Statsminister J. L. Mowinkel tilraader, at de nordiske Regeringer snarest genopliver de saakaldte Nabolands-Udvalg. Dr. J. Procopé, tidligere finsk Handelsminister og Udenrigsminister, mener, at Varebytte mellem de nordiske Lande ikke alene er mulig, men i høj Grad ønskelig. Fremragende svenske Driftsledere er gennemgaaende af samme Mening.

Det er forøvrigt kun naturligt, at Brødefolk søger at hjælpe hinanden igennem Krisen. Verdens store har helt godt af at vide, at kniber det, kan vi klare os nogenlunde uden dem. Det skader heller ikke, at de ogsaa paa dette Omraade mærker en fælles nordisk Front. Samlet er Norden en Magt — splittet fire smaa Nationer.

#### FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1931

Paa Grundlag af Indberetningerne fra Rederierne vedrørende danske Skibes Fart paa Ulandet har det statistiske Departement foretaget en foreløbig Opgørelse af den af danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl indtjente Bruttofragt samt Maanedsfra-  
gten for de Skibe, der har sejlet i Timecharter for udenlandsk Regning. For en Del af Rutearten er Beløbene beregnet, blandt andet ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaljerede Fragt-  
opgørelser for hver af Ruterne endnu ikke har kunnet foretages.

Opgørelsen viser, at Damp- og Motorskibene i 1931 indtjente ca. 129 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 13 Mill. Kr. i Maanedsfragt for udenlandsk Regning mod henholdsvis 149,6 Mill. Kr. og 13,2 Mill. Kr. i 1930. Bruttofragten er formindsket med ca. 14 pCt., Maanedsfra-  
gten med ca. 1 pCt., tilsammen ca. 12 pCt.

Af Fragtindtægtens Formindskelse med 12 pCt. kan godt 3 pCt. direkte henføres til Fragtraternes Ned-

## STAT ELLER PRIVAT INITIATIV

Det rører mig ikke særlig, om Industrien drives af private eller af Staten, naar den blot drives med Fortjeneste og er i Stand til at give Arbejde til britiske Folk. Jeg kan ikke se, hvorfor man skal være doktrinær med Hensyn til det Spørgsmaal.

Walter Runciman,  
Englands Handelsminister.

gang, idet Forskellen mellem Fragtraternes Højde i de to Aar, udtrykt ved det gennemsnitlige Fragtratetal, var af denne Størrelse. Den resterende Del af Nedgangen i Fragtindtægten skyldes altsaa Indskrænkning af Ladningsmængden. I denne Henseende har Oplægningerne kun givet et ufuldstændigt Billede af Forholdene i 1931, idet de oplagte Skibe væsentlig tilhører Trampselskaber. For Ruteartens Vedkommende har den formindskede Omsætning ikke saa meget givet sig Udslag i Indskrænkning af Ruterne og Oplægning som i forringet Udnyttelse af Skibsrummet. Den store Betydning dette Forhold har haft i 1931 ses af Fragtopgørelsen, idet denne viser en næsten lige saa stærk Nedgang i Fragtindtægterne for den samlede Ruteart, trods den forholdsvis ringe Oplægning, som for Trampselskaberne. Det fremgaar af de foran anførte Tal, at den forøgede Oplægning og den forringede Udnyttelse af Ruteskibene har medført en Nedgang i Fragtindtægterne paa henimod en halv Snes Procent i Forhold til 1930, skønt Handelsflaadens samlede Tonnage var 5 à 6 Procent større.

Opgørelsen af Fragtindtægten i Farten paa Ulandet for Sejlskibe med og uden Hjælpe-motor foreligger endnu ikke. Beløbet androg i 1930 3,7 Mill. Kr. og kan for 1931 anslaaes til omkring 3 Mill. Kr.

Foretager man en Omregning af Maanedsfragt til Bruttofragt, kan den danske Handelsflaadens samlede Fragtindtægt i 1931 ansættes til ca. 154 Mill. Kr. Det tilsvarende Tal for 1930 var 175 Mill. Kr. og for 1929 206 Mill. Kr.

#### FRAGTRATE- TALLET FOR MARTS 1932

Fragtratetallet er for Marts beregnet til 90,8 mod 91,4 i Februar jfr. følgende Oversigt.

Jan.—Marts 1925 gsnlt. ....	100,0		
Marts 1931 ....	86,7	Oktober 1931 ....	88,4
April — ....	87,1	November — ....	92,7
Maj — ....	86,5	December — ....	93,9
Juni — ....	86,3	Januar 1932 ....	92,4
Juli — ....	86,4	Februar — ....	91,4
August — ....	85,0	Marts — ....	90,8
September — ....	85,0		

Nedgangen i Fragtratetallet i Marts er en Følge af, at Sterling- og Kronekursens Opgang i Maanedens Løb har medført en Nedgang i Kronebeløbet for de i Dollar noterede Rater.

Det samlede Gennemsnit af selve de noterede Rater har været omtrent det samme i Marts som i Februar, og de enkelte Rater viser ogsaa kun ganske ringe Forskydninger. Der er kun Anledning til at nævne en Stigning i Noteringen for Korn fra Australien, hvilket opvejes af en nedadgaaende Tendens for Kulfrakterne.

Som bekendt var der i Geneve **ET TIDENS TEGN?** planlagt en Maritim Konferencce i 1933 under det Albert Thomaske Bureaus Auspicier. Man, altsaa Thomas, har nu meddelt, at af økonomiske Grunde er denne Konferencce blevet udsat til 1934. Forhaabentlig betyder denne Udsættelse, at Konferenccen aldrig vil blive afholdt. Geneve er ikke det rette Forum for Konferenccer af Maritim Natur, fordi den fornødne Sagskundskab ikke er tilstrækkeligt repræsenteret og Ikke-fagkyndig spiller altfor stor Rolle.

## FORHOLDENE I GDYNIA

De ny Havnegebyrer indrømmer de regulære Linier store Begunstigelser.

Vicekonsulatet i Gdynia indberetter:

Kuleksporten udviser en mindre Opgang fra Februar 1932, nemlig fra 243,895 T. i Februar til 257,722 T. i Marts. En mindre Opgang udviser ligeledes Baconudførslen fra 4,793 T. til 4,941 T., hvorimod Sukkereksperten udviser en Tilbagegang i Sammenligning med Februar nemlig fra 12,535 T. i Februar til 8,836 T. i Marts.

Af stor Interesse er Importen af Sydfrugter, af hvilke der i Maanedens Løb er indført 3,254 T., hvilket er den hidtil største Indførsel, der har fundet Sted af denne Vare. Den samlede Indførsel for hele Aaret 1931 androg 238 T. Begrundet paa Landbrugs- og Industrikrisen er Indførslen af henholdsvis Salpeter og Ærts og gammelt Jern gaaet overordenligt tilbage.

Fra 1. April 1932 er Havnegebyrerne forhøjede, dog er Kagebyrerne for Kul blevne uforandrede Zl. 0.20 pr. Ton, for andre Varer er Gebyrerne fastsat som følger:

Gruppe:	hidtil:	nu:
A.	0.20 Zl.	0.25 Zl.
B.	0.40 „	0.50 „
C.	0.50 „	0.75 „
D.	0.80 „	1.00 „

En Forhøjelse har ligeledes fundet Sted for Lodsgebyrernes Vedkommende.

**Firmaet Rechnitzer, Thomsen & Co., Aalborg, paa nye Hænder**

Siden Skibsmægler Daniel Rechnitzers Død har der været stærkt Røre om hvem der kom til at overtage hans Firma, Rechnitzer, Thomsen & Co., og adskillige Shipping Folk har været interesseret heri, men netop i disse Dage er Spørgsmaalet blevet afgjort, idet Skibsreder Norman H. Hansen, af Firmaet C. K. Hansen, København, har afsluttet sine Forhandlinger med Dødsboet om Overtagelse af Firmaet.

Skibsreder Norman Hansen har allerede i længere Tid opholdt sig i Aalborg, for nøje at sætte sig ind i Forholdene, og i den allernærmeste Fremtid agter han at tage fast Bopæl i Aalborg.

Saavidt vi forstaaer, sker der ikke nogen Ændring i Firmaets daglige Drift, hele Personalet forbliver i Firmaet.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 19. April 1932.

Frugtmarkedet er uforandret daarligt i enhver Henseende; der har rigtignok været noget mere Liv i enkelte Markeder, bl. a. hjemgaaende La Plata, med delvise Rateforbedringer, men samtidig er det gaaet tilbage i andre Markeder, og Helhedsindtrykket forbliver lige miserabelt. Med daarlige Fragter følger gerne forværrede Certepartibetingelser, og i denne Henseende er det utroligt, hvad der kan blive forlangt og desværre ofte akcepteret. Russernes Betingelser, som er noget for sig selv og som livligt kommenteres i alle Søfartsorganer, er vel de værste som hidtil har set Lys, men det er heller ikke Smaating, hvad der bydes Skibsfarten af andre Befragtere. De gængse Erts- og Fosfat-Certepartier, Lumber fra Gulfen, Centrocon Certepartiet, Props fra Østersøen o.s.v. er alle Eksempler paa Befragterdokumenter, og hvad der kan faas ud af Certepartiernes forskellige Klausuler — især i Retning af Despatch Penge — grænser til det utrolige. Skibet er som Regel bundet til Afskiber eller Modtagers Mægler og Stevedore, saa der er ikke megen Hjælp at hente fra disses Side. I de sidste Aar er det ogsaa blevet meget almindeligt med flere Lossehavne, og de Rateillæg, der bydes for ekstra Havne, som Regel 6d. per ton, dækker ikke de virkelige Udgifter. En af de andre Uhyrligheder, som virker særlig grelt i disse Tider, er de 6d. Re-

Herimod er der indrømmet de regulære Linier store Begunstigelser, idet disse har en principiel Gebyrnedsettelse af 40 pCt., medens Skibe, der oftere anløber Havnen, faar en Nedsættelse paa 10 pCt. ved 6. Indgang, paa 20 pCt. ved 11. Indgang. Skibe, der samtidig anløber Gdynia og Danzig, indrømmes en Nedsættelse paa 50 pCt. paa Havnegebyrerne.

Den polske Finanslov har for Finansaaret 1932/33 bevilliget følgende Beløb til Havnen i Gdynia. Normale Udgifter til Havneforvaltningen i Gdynia ca. 3,000,000 Zl. Overordenlige Udgifter til Udbygning af den polske Handelsflaade ca. 1,700,000 Zl., til Havneforvaltningen i Gdynia ca. 8,900,000 Zl. Samtidigt er Havnens Indtægter anslaaede til et Beløb paa ca. 6,100,000 Zl.

### DANSKE TONNAGE NR. 3

Der indgik i Maanedens Løb 194 Skibe med 168,381 N.R.T. mod 188 Skibe med 159,795 N.R.T. i Februar. Den danske Tonnage staaer med 32 Skibe med 25,209 N.R.T. som Nr. 3 efter Polen med 33 Skibe med 38,772 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 45 Skibe med 32,858 N.R.T. som Nr. 2.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	33	38,772
Danzig	—	—
England	7	15,141
Danmark	32	25,209
Estland	5	3,017
Finland	1	407
Frankrig	1	836
Grækenland	2	5,051
Holland	4	2,763
Lettland	9	7,023
Tyskland	34	15,654
Norge	19	15,510
Amerika	2	0,140
Sverige	45	32,858

Den samlede Vare-Indførsel over Havnen androg 26,544 T. mod 12,930 T. i Februar. Den hovedsagelige Indførsel bestod af ca. 7,500 T. Ris, ca. 3,300 T. Frugt, ca. 1,000 T. Kaffe, Kakao og The, ca. 3,600 T. Pyrit, ca. 5,000 T. gammelt Jern.

Den samlede Vare-Udførsel androg 292,997 T. mod 288,232 T. i Februar. Den hovedsagelige Udførsel bestod af ca. 8,800 T. Sukker, ca. 4,900 T. Bacon, ca. 266,200 T. Kul (incl. Bunkers), ca. 1,100 T. Koks, ca. 3,500 T. Gødningsstof, ca. 3,000 T. Skinner, ca. 1,100 T. Metalvarer (12 Lokomotiver til Marokko).

duktion for Losning i Antwerpen eller Rotterdam. Det er klart, at Befragterne vil have det bedste Materiale og bedst mulige Betingelser, men Uhyrligheder maatte kunne undgaaes selv i unormale Tider.

### TRÆLASTMARKEDET

Af nye Befragtninger fra Sverige og Finland kan nævnes: 710 std. Hernösand/London 33/-, 1,050 std. Sundsvall/London 32/-, 1,000 std. Umeå & Örnsköldsvik/London 34/-, 550 std. Karlsborg/Bordeaux 42/6, 1,000 Fv. Åbo/Cardiff 34/-, 1,000 Fv. flere Baade Syd-Finland/E.C. 30/6 30/3 Basis West Hartlepool. Russerne har kunnet slutte yderligere Tonnage fra Leningrad og Hvidehavel, baade Kontrakter, T/C-Baade og enkelte Rejser, paa de samme ufordelagtige Betingelser som de tidligere rapporterede Slutninger. Det er ikke uden Grund, at Russernes Betingelser i Aar kritiseres kraftigt, men det lader ikke til, at Kritikken hjælper, og foreløbig har Befragterne fat i den tykke Ende. Leningrad forventes aaben ca. 5/5 og Archangel ca. 15/5.

### KUL, KOKS etc.

Der er stadig en udpræget Mangel paa Laster og Noteringerne er meningsløse. Østkysten/København slutes til 4/- for baade 2,000 Tonnere og 3,000 Tonnere, 7/800 Losning. E.C./Kolding fik endog en 1,650

## REDERIERNES AARSBERETNINGER

### A. P. Møllers Selskabet

Regnskabet for »Dampskibsselskabet af 1912« slutter med et Overskud paa 1,360,263 Kr., der foreslaas fordelt saaledes: Til Aktionærerne 7 pCt., til Amortisations-, Reserve- og Fornylsesfond 350,000 Kr., til Klassifikationsfond 57,000 Kr. og til Overførsel til næste Aar 680,263 Kr.

I Dampskibsselskabet »Svendborg« udgør Overskudet 850,452 Kr., der foreslaas fordelt saaledes: Til Aktionærerne 7 pCt., til Afskrivningsfond 226,000 Kr., til Klassifikationsfond 57,000 Kr. og til Overførsel til næste Aar 344,252 Kr.

For Aaret 1930 gav begge Selskaber 10 pCt. Udbytte. I »Dampskibsselskabet af 1912« var Overskudet da 1,645,133 Kr., og Henlæggelserne 600,000 Kr. Der overførtes til Regnskabsaaret 1931 omtrent samme Beløb som i Aar, nemlig 645,000 Kroner.

I Dampskibsselskabet »Svendborg« var Overskudet 1,024,426 Kr. og Henlæggelserne androg 400,000 Kr. hvorefter der blev 348,000 Kr. at overføre til 1931, altsaa omtrent samme Beløb som Overførselen i Aar.

### LENINGRADS HANDELSHAVN

Ifølge »Krasnaja Gazeta« af 2. d. M. indtager Leningrad Handelshavn efter Fuldendelsen af de af Femårsplanen forudsete Udvidelser og Udbygninger nu Førstepladsen i Unionen. En videre Udvidelse af Havneterritoriet eller Forøgelse af Kaj- og Ankerpladser, hvoraf der nu findes 209, vil foreløbig ikke finde Sted. Derimod fortsættes Arbejdet paa Havnens Mekanisering for fuld Kraft. Man haaber i Løbet af nogle Aar at være naaet saa vidt, at al Losning og Lastning kan foregaa ved mekaniske Hjælpenidler. I indeværende Aar skal foreløbig Losningen af indtil Halvdelen af Importgodset foregaa direkte fra Skib til Vagon. Arbejdstiden for Kranerne skal forøges fra 8—12 Timer (i 1931) til 20—21 i Døgnet, ligesom Arbejdsintensiteten ved Losning og Lastning skal hæves med 16 pCt. i Forhold til sidste Aar, hvor Ekspeditio-

nen maa siges at have været god, idet 700,000 Guld- rubler indtjentes i depatch-money.

Programmet for indeværende Aar forudser en Forøgelse af den samlede Vareomsætning med 22 pCt., nemlig fra 4½ til 5½ Millioner Tons. Heraf falder Størstedelen paa Træeksporten, som skal forøges med 40 pCt. fordelt paa de enkelte Sorter, som følger: skaaret Træ 11 pCt., Props 31 pCt., Finer 65 pCt. og Papirtræ 56 pCt.

Af de ovennævnte 5½ Million Tons formenes 1½ Mill. at ville blive befordret med Unionens egne Skibe, der i det forløbne Aar kun befordrede 900,000 Tons.

### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### En Fiskeriudstilling i Esbjerg

I Esbjerg vil i Dagene 15. Juni—15. Juli d. A. blive afholdt en stor Fiskeriudstilling i Forbindelse med en Grønlandsudstilling og en interessant Udstilling fra Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet samt et stort Akvarium med Panoramæer fra Hav- og Fjordbund og alle Slags Ferskvandsfisk i Akvarier. Præsidiat bestaar af Statsminister Stauning, Stiftamtmand Herschend, Landslingsmand M. C. Jensen, Borgmester Mortensen og Folketingsmand Bornholdt, samt er til Formand for Udstillingen valgt Byrådsmedlem K. Rosendal.

#### Skibsbygningsordre til Holland

Wilh. Wilhelsen, den norske Storreder, har bestilt to 10,000 Tons motor cargo-linere i Holland.

#### Glimrende Ventilationssystem

De forenede Jernsløberier A/S' Ventilationssystem er benyttet i Saloner og Kamre i Passagerapleringen paa Det Forenede's nye Motorskib »England«. Luften suges af elektrisk drevne Ventilatorer gennem en Kalorifere, hvor den opvarmes og af Ventilatorerne trykkes gennem Ventilationskanaler. Fra disse indblæses den i Salonerne og de enkelte Kamre gennem Ventilatorer. — Der an tilføres baade varm og kold Luft.

Baderum og Toiletter er forsynet med »D. F. J.« elektrisk drevne Udsugningsventilatorer.

I Kabysen anvendes »D. F. J.« Kabyskomfur med Oliefyring.

#### FRAGTBERETNINGEN fortsat

T. til 4/-, 400 Losning. Grangemouth/Aarhus er sluttet til 4/2d. 3,200 T. og 4/3d. 3,100 T. Gaston/Kalundborg 1,300 Koks 8/-, Wales/København 3/3,500 T. 4/3 4/4½d., 1,000 Losning. Wales/Helsingør 2,500 T. 4/6 4/9d., 400 Losning.

#### MIDDELHAVET

Med en minimal Efterspørgsel og rigeligt Udbud af Tonnage kan det ikke blive andet end svage Rater. Wales/Genua har igen været nede i 5/6 for 7,500 T. og 5/9d. for 6000 T., men 6/- er den gængse Notering idag med 6/3 fra Østkysten. Til Alexandria betales vedblivende 7/-, Øerne 6/9 à 7/-. — De hjemgaaende Markeder er ikke bedre bevendt. Fosfat Sfax/Nantes er nede i 26 Frcs., Frugt ca. 20/- uden nævneværdig Efterspørgsel, Saloum 22/- per Oklb. Sortehavet slutter »Grækere« til 10/6 og 3d. mere for britisk eller skandinavisk Tonnage. Donau/B-H. er gjort til 14/3 14/6 14/9 efter Størrelse og Position, og heller ikke dette Marked kan prale med nogen større Efterspørgsel. Til Danmark fik prompt 3,000 T. 17/3 Basis een Lossehavn, men for Baade paa 5/6,000 T. noteres kun 16/- 16/6d.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal/p. p. U.K. er kommet ned i 2/- med 2/1½ Vestkyst U.K. og 2/3d. Østkysten. Til Antwerpen sluttet til 8 c. paa berth. Gulfen/Grækenland betaltes sidst med 3/5d. Kul Range/Rio indikerer \$1.85 og \$2 til Santos. Cuba er gaaet en 6d. ned i Raten fra 15/- til 14/6d., 5/6,000 T. San Domingo har taget to mindre Baade til 15/6.

Fra Pacific gøres en Del paa berth terms. For »full cargoes«, 6/8,000 Tonnere, noteres nominelt 22/- Maj/ Juni.

#### SYDAMERIKA

Kulraterne har i umindelige Tider været nede paa 9/- B. Aires, 8/- Rio, 8/6d. Montevideo. Nu rapporteres en Slutning til Montevideo til 8/4½d.; forstaa det hvo der kan! Det hjemgaaende Marked bedredes sidst paa Ugen. Ikke alene kom der mere Liv i Befragtingen, men Raterne fik et Skub opad, og da Størsteparten af det helt prompte Baade nu er disponeret over, er der Chancer for mere Stabilitet i den første Tid. Ballasttilbudene er stadig rigelige, men naar en Del af Flaaden skal employeres, og der ikke er noget udgaaende, bliver en Ballastrejse den eneste Udvej. April Positioner betales med 19/- 5,500 T., 18/- 18/6 large, San Lorenzo/U.K. B-H; Maj omtrent det samme. Til Skandinavien er det lykkedes at faa 5/6,000 T. per Maj til 19/9 Basis i Havn; naar 19/- kan faas til U.K. B/H. burde Raten til Skandinavien mindst være 20/6d. — Ikke mindst i Betragtning af den for Befragterne fordelagtige range: Bergen/Stockholm/Danmark.

#### ØSTEN

Indien har endnu intet for Tramptonnagen. Syd-Australien/Europa fik 7,500 T. til 27/6, 8,300 T. 28/6d. per April, sidstnævnte med Option Shanghai 17/6. Taku Bar 18/- og endvidere 7,400 t. 28/-, Europa 18/-, Shanghai 18/6, Taku Bar Maj. Fra Vestlandet betales ikke over 26/- til Europa, 17/- Shanghai. Vladivostock har taget flere Parcels til 25/6, 25/9 Maj, 26/3 April. Majs, Syd-Afrika/U.K. Cont. indikerer 16/3 Capetown, 17/6 Durban.

#### TIME-CHARTER

Russerne: 3,745 T. 4/2½d. 4/6 Mdr. 3,450 T. og 3,240 T. 4/4½d.

Vestindien: 3,900 T. Rundrejse 80 c. 2,500 T. Rundrejse \$1.10. 5,550 T. m/v Levering Philadelphia red. Plate 75 c. 8,000 T. m/v Levering Shanghai red. U.K. Kont via Pacific 82½ c.

## FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Paa Foreningen til Søfartens Fremme's Generalforsamling mindedes Dispachør Hvidt Foreningens afdøde Næstformand, Kaptajn Jacob Møller. Hr. Hvidt bragte Navigationsbestyrer Funder og Skolens Lærere en Tak for deres fortræffelige Arbejde og takkede ligeledes de Institutioner og Private, som har støttet Foreningen. Foreningens Kasserer, Direktør A. O. Andersen, aflagde Regnskab, som godkendtes.

Viceadmiral Andrup, der i 26 Aar har været Medlem af Foreningens Bestyrelse, ønskede nu at fratræde. Foreningen retter en Tak til Admiralen for den store Interesse, han altid har vist den, og for hans betydelige Indsats.

Kontreadmiral Jøhnke og Dispachør Hvidt genvalgtes til Bestyrelsen, og som nye Medlemmer valgtes Kontreadmiral Fr. Cold og Formand i »Københavns Skipperforening«, Kaptajn Svend Prip.

Foreningen, der stiftedes den 1. August 1844, har siden 8. December 1852 været Ejer af Københavns Navigations-skole. Den 1. April 1922 overtog Staten alle Landets godkendte Navigations-skoler, idet dog Ministeriet for Københavns Vedkommende meddelte Foreningen Godkendelse af Københavns Navigations-skole, belignet af, at Foreningen efter Ministeriets nærmere Bestemmelser forpligter sig til vederlagsfrit at stille til Raadighed de nødvendige Lokaler med Inventar og Materiel til Skolens Drift og underkaster sig Ministeriets Tilsyn med Vedligeholdelse af Bygning og Materiel.

Efter Indførelse af Radiotelegrafi i Skibene blev der

paa Københavns Navigations-skole i 1920 indført Undervisning i Radiotelegrafi, i en særlig Afdeling for Styr-mænd, og efter at Ministeriet havde bestemt, at ogsaa egentlige Radiotelegrafister (Fagtelegrafister skulde kunne uddannes i denne Afdeling, maatte Foreningen foretage en betydelig Udvidelse af Lokalerne til Brug for Radio-afdelingen. Navigations-skolen raader derfor nu over alle Lokalerne i Foreningens Bygning, som er vel indrettet til Formaale.

Den Indflydelse, som Foreningen lige fra dens Stiftelse havde haft paa Udviklingen af Navigationsvæsenet her i Landet, ogsaa gennem et direkte Tilsyn med Undervisningen paa Københavns Navigations-skole, bortfaldt ved Ministeriets Overlagelse af Landets Navigations-skoler; dette Forhold er imidlertid blevet ændret noget ved For-handlinger, som Foreningen i 1931 har ført med Navigationsdirektøren, idet der er truffet Aftaler med Navigationsdirektoratet, som i store Træk gaar ud paa følgende:

Alle vigtige Bestemmelser, som gælder for Københavns Navigations-skole, saasom Ændringer i Navigationsunder-visningsloven, Ændringer vedrørende Eksamenskrav, Regulative for Skolen m. m., sendes af Navigationsdirektøren til Udtalelse i Foreningen, inden Forslagene indsendes til Søfartsministeriet — ligesom Foreningen kan fremsætte Forslag til Ændringer i Undervisningen saavel vedrørende dens Omfang som dens Metode. Foreningen er berettiget til ved sin Formand eller anden Repræsentant for Bestyrelsen at følge Skolens daglige Arbejde, dellage i vigtige Lærermøder samt overvære Oprykningsprøver og Eksaminer. Foreningen kan i øvrigt forvente at blive gjort bekendt med vigtigere Sager vedrørende Navigatørers Uddannelse.

Bestyrelsen tillægger det stor Betydning, at man har opnaaet denne Ordning, hvorved man ikke alene er kommet i direkte Forbindelse med Navigations-skolens Virksomhed, men ogsaa vil faa Lejlighed til at udtale sig om Navigatøruddannelsen, og Foreningen bringer derfor Navigationsdirektøren en Tak for den forslaende Maade, paa hvilken Sagen er bleven behandlet og ordnet.

Besøget paa Skolen har i 1931 været 129 Elever den 31. Januar og 83 den 31. Juli mod henholdsvis 117 og 93 Aaret forud.

## Fem Skibe mindre

Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik pr. 19. April udviser en Nedgang i Oplægninger paa 5 Skibe, svarende til 12,800 Tons Dødvægt. Oplægninger andrager altsaa 120 Skibe, svarende til 244,781 Bruttotons og 378,367 Dødvægttons.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S POSITIONSLISTE PR. 19. APRIL 1932

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloeh, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Dunkirque 14.4.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Aden 11.4. p. R. t. Singapore.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. forv. Buenos Aires 18.4. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Guardafui 17.4. p. R. t. Suez.  
s.s. *Alsund*, Petersen, afg. New Orleans 15.4. til Santiago Cuba.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Carvo 14.4. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Vlissingen 16.4. p. R. t. London.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 17.4. til Kbhvn.. Aalborg og Vejle.  
m.s. *Arizona*, Ankersen, afg. Larvik 13.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Hongkong 16.4.  
s.s. *Asko*, Langlykke, afg. Gandia 17.4. til Antwerpen.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Ocean Isl. 2.4.  
m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Hamburg 17.4.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 18.4. til Aalborg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Dakar 9.4. til Bordeaux.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Boulogne 18.4.  
m.s. *Boringia*, Frandsen, ank. Antwerpen 12.4.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Havre 15.4.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, ank. Kbhvn. 17.4.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Buenos Aires 12.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 16.4. til Riga.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. forv. Casablanca 18.4. til Tanger.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Cette 11.4.

### C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Clausen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. forv. Santos 18.4. til Kbhvn.  
s.s. *Charkow*, Hotst, ank. Antwerpen 16.4.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.4.

m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. 780 miles Vest Bordeaux 16.4 p. R. t. Furt.

m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Rosario 17.4.

s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. New Orleans 31.3.

s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.

m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Melbourne 14.4.

### D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 15.4. til Kbhvn.

s.s. *Dana*, Bang, afg. Methil f. B. 18.4. til Boston.

m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Hanstholm 18.4. p. R. t. Aarhus.

## BEKENDTGØRELSE

—————

### Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet Dannebrog.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Mandag den 25. April 1932 Kl. 11 i Dansk Dampskibsrederiforenings Mødesal, Amaliegade 33, 1.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab tilligemed en Angivelse af Selskabets Status til Decharge.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
4. Valg af Revisorer.
5. Eventuelle andre Forslag og Meddelelser.

Adgangskort til Generalforsamlingen lydende paa Navn, samt Stemmesedler og Genpart af Regnskabet, der henligger til Eftersyn, udleveres fra den 18. til den 21 April incl. paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 35, Kl. 10—13 imod Legitimation af Egenskab som Aktionær i Medfør af Vedtægternes § 7.

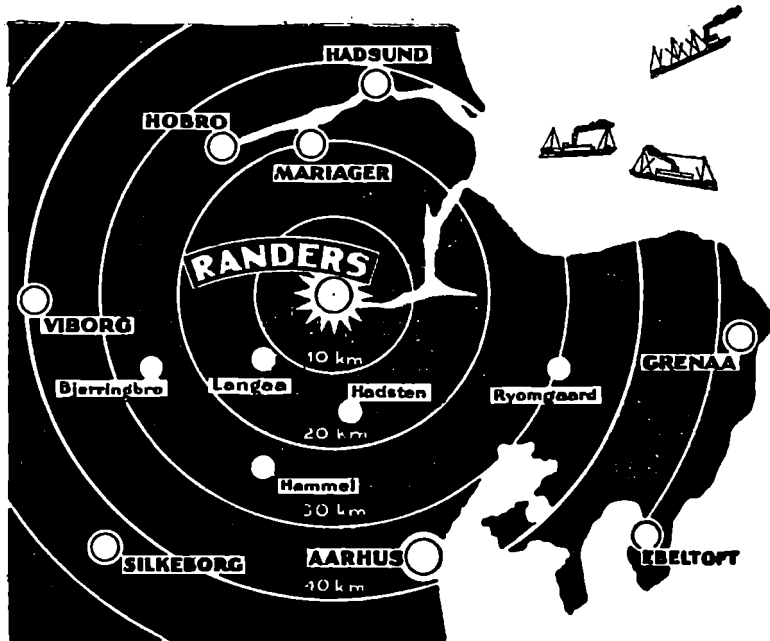
København, den 15. April 1932.

Bestyrelsen.



# Læg Deres Virksomhed i Randers

Benyt Randers nye Havn



Ved sin Beliggenhed der »hvor Søvejen møder 13 Landeveje«, altsaa hvor den gode Vandvej og de moderne Motorveje sætter Fabrikant, Købmand og Forbruger i Samhandel – er Randers det naturlige Fordelingscentrum for det midt- og vestjyske Marked.

Kortet viser dette, og det viser samtidig, at Adgangen til Randers fra Havet er let og naturlig. Denne lette Adgang er nu yderligere forbedret ved den uddybede Randers Fjord samt udnyttet til det yderste ved Randers nye Havn, der efter Moderniseringen er i Stand til at modtage endog meget store Skibe.

En ny Havn, et fortrinligt Opland, rigelig Arbejdskraft, billig Forsyning med Elektricitet, Gas og Vand og en strategisk Beliggenhed »hvor Søvejen møder 13 Landeveje« – dette er hvad Randers byder dansk Erhvervsliv. Læg Deres Virksomhed i Randers, en By i Fremgang.

# RANDERS

..hvor Søvejen møder  
13 Landeveje



**Arealer ved Havnen.** Til Anlæg af nye Virksomheder findes der fortrinligt beliggende Arealer ved Randers nye Havn med Kajplads og direkte Jernbanespor.

Henvendelser om yderligere Oplysninger samt illustreret Brochure om Randers Havn bedes rettet til Havneudvalgets Formand, Borgmester Aage Riis Flor, Administrationsbygningen, Randers.

m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Hatteras 15.4. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Antwerpen 16.4. til Savannah Ga.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 15.4.  
 s.s. *Douro*, Christensen, ank. Kbhvn. 17.4.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 16.4. til Leith.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, i Dok.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, ank. Kbhvn. 17.4.  
 s.s. *Elite*, Clausen, ank. Antwerpen 18.4.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Dunkirk 16.4. til Nordenham.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Ibiza 12.4.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panama Ca. 15.4. p. R. t. St. Thomas.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggert, ank. Kbhvn. 24.12.  
 s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Væring, ank. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 18/19.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Holbæk 31.3. til Buenos Aires.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Kbhvn. 14.4.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 15.4.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 17.4. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Grangemouth 15.4. til U. S. A. Northern Range.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, i Dok.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, i Dok.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. New York 14.4. til Macaris.  
 s.s. *Gorm*, afg. Kbhvn. 18.4. til Helsingør for Dokning.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Ynkkaichi 5.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 16.4. til Gdynia.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Gdynia 18.4. til Danzig, Reval og Riga.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Gandia 8.4.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 17.4.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Swansea 17.4.  
 s.s. *Hroar*, Nielsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Melbourne 24.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Piræus 13.4.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Poti 7.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, ank. Leith 16.4.  
 s.s. *Ivar* Folkenberg, ank. Swansea 14.4.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Singapore 8.4. til Suez.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 11.4.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, afg. Rotterdam 16.4. til Kbhvn. og Randers.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Methil 13.4.  
 s.s. *Knud*, Petersen, ank. Odense 17.4.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 8.4. til westb.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 10.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Swansea 13.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, fra 20.4. Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 13.4.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. forv. Havre 18.4. til Dunkirk, Middelfart, Kbhvn. og Østersøen.  
 s.s. *Maine*, afg. forv. Kbhvn. 19.4. til Antwerpen.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Shanghai 16.4. til Yokohama.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Sfax 16.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 16.4. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Hull 13.4.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Crobone 10.4.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. San Nicolas 18.4.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, pass. Perim 13.4. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Cartagena 18.4. til Lissahon.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

Fortætttes Side 207

## PERSONALIA

Kaptajn Jørgen Boisen Junker, Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Dansk Konsul i Havre, M. Robert Colin-Olivier, er udnævnt til Ridder af Æreslegionen.

## Mægler-Dødsfald

Atter har Provins-Skibsmæglerne mistet en kendt Kollega, nemlig Skibsmægler Erik Andersen, Rudkøbing, der Lørdag Aften — bedst som han gik paa Gaden — blev ramt af et Hjerteslag, der medførte Døden. For kort Tid siden fejrede Skibsmægler Andersen sin 50 Aars Fødselsdag under stor Opmærksomhed fra alle Sider, og ingen havde vel tænkt sig, at han saa kort Tid efter skulde rives bort fra sin Gerning i sin bedste Alder.

I mange Aar var Skibsmægler Andersen Provins-Skibsmæglerforeningens selvskrevne Dirigent, og han udførte sit Hverv med en vis Myndighed, der parret med Vid og Lune i Forbindelse med en slagfærdig Replik, vakte Forsamlingens udelte Bifald.

Skibsmægler Andersen havde i Aarens Løb opnaaet adskillige Hverv indenfor sin By; saaledes har han i en halv Snes Aar siddet i Byrådet og Havneudvalget, og ved Siden af sin Skibsmægler-Forretning varetog han Embedet som Sygehus-Inspektør.

Ikke alene den nære Vennekreds, men alle, der kendte Skibsmægler Andersen, vil savne ham og oprigtigt beklage hans tidlige Bortgang.

Sv.—

## Dødsfald

Efter et længere Sygeleje er fhv. Skibsfører, Kaptajn Søren N. Thøgersen, Amager, afgaaet ved Døden i sit Hjem af Hjertelammelse, henved 78 Aar gammel.

Afdøde var Skipperson fra Sønderho, kom straks efter sin Konfirmation i Februar Maaned ud at sejle, tog alle Grader og efter at have taget Navigationseksamen, tog han ud som Styrmand nogle Aar, hvorefter han en Tid havde sin Fars Skonnert at føre i Østersø og Nordsø Fart. Saa

fik han Barken »Helene« og sejlede med den en Del Aar; men saa tog han Landlov og blev Bestyrer paa Sømandshjemmet i Aarhus. Efter et Par Aars Ophold der købte han en Gaard i sin Fødeby Sønderho, dog den beboede han kun 4—5 Aar, overtog derefter Herrekviperingsforretningen paa Sømandshjemmet »Bethel« i København, som han efter godt en halv Snes Aars Forløb afhændede til den nuværende Indehaver. Derefter søgte han sit Oltium i Hjemmet paa Amager.

—n.

## 25 Aars Jubilæum

Maskinmester Kai Eduard Johannes Andersen indtraadte i D. F. D. S. den 15. April 1907 som Maskinassistent i S/S Ficarla og forfremmedes til Undermaskinmester fra 8. April 1910.

Efter at have været 2. Mester i forskellige af Selskabets Dampskibe bl. a. S/S Kjøbenhavn fra December 1924 til Januar 1929 blev Mester Andersen ansat i M/S Louisiana og derefter i M/S C. F. Tietgen og overtog Tilsynet med M/S Fredericias Bygning fra Februar 1930, i hvilket Skib han, siden det gik i Fart i Maj Maaned samme Aar, har forrettet Tjeneste som fungerende 1. Maskinmester.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. 4. 1932

LONDON .....	18,30	MADRID .....	38,25
NEWYORK .....	4,84	AMSTERDAM .....	197,00
BERLIN .....	115,20	STOCKHOLM .....	89,50
PARIS .....	19,25	OSLO .....	89,40
ANTWERPEN .....	67,80	HELSINGFORS .....	8,55
ZÜRICH .....	94,50	PRAG .....	14,50
ROM .....	25,10		

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
HOLBÆK Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

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

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

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

STATSTELEFON 16  
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

**Rechnitzer, Thomsen & Co.**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
Aalborg



## KJØGE

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## MARIAGER

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING

SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER

SCHIFFSMÄKLER

**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

## NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

## CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

SAXKJØBING

## HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAKTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

SKIVE

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

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

SVENDBORG

## FRIIS &amp; FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Immingham 13.4. til Reykjavik.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. New York 9.4. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Antwerpen 15.4.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Grangemouth 15.4.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Sletlin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Vladivostock 14.4.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Leixoes 14.4. til Kbhvn., Odense, Horsens og Holbæk.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, afg. Fowey 9.4. til Panama Ca.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Helsingborg 17.4.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, afg. San Francisco 13.4. til Panama Ca.  
s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
s.s. *Primula*, Bastholm, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Danzig 14.4.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Danzig 14.3.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Falck, i Dok.  
s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Tunis 12.4. til Thames.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bermuda 16.4. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 18.1.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Reval 18.4. til Riga.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Burntisland 15.4.  
m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
m.s. *Siam*, Andersen, pass. Azores 14.4. p. R. t. London.  
s.s. *Sigrun*, ank. Liverpool 18.4.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Palermo 16.4.

- s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Bordeaux 17.4.  
s.s. *Skodsborg*, pass. Dannel Head 18.4.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 17.4. til Leith.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Galatz 16.4.  
s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 15.4.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Philadelphia 12.4. til Baltimore.  
m.s. *Stjerneborg*, ank. Geelang 9.4.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Carontes 10.4. til Randers.  
s.s. *Svanhild*, Nikolajsen, afg. forv. Kbhvn. 20.4. til Swansea.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Liverpool 16.4.  
s.s. *Spava*, Christensen, ank. Kbhvn. 15.4.  
s.s. *Sonderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Esbjerg 18.4.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Port Said 5.4.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Dunkirk 17.4.  
s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. London 18.4. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. forv. Genua 18.4. til Livorno.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Cape Town 24.3. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Antwerpen 16.4. til Chekka.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, ank. Trondhjem 17.4.  
s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Puert Padra 31.3.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. Odense 17.4.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Panama 5.4.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), pass. Kieler Kanal 17.4.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kolding 9.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig-Memel Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rouen 17.4.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 18. APRIL 1932

- 3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Londonderry 12.4.  
3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Drammen 14.2.

- 4/m Sk. *Helga*, Petersen, pass. Kbhvn. 13.4.  
3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Rønne 13.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*



**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN K.  
TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
GRUNDLAET 1848



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annaplad 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmild"  
Amallegade 38

Telefon  
Helrup 1619  
Værkf.  
Dannise  
Øbro 4198  
Kirsteinsg. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning  
Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufeilbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amallegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD!

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 28  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL**  
**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amallegade 25, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**  
GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House» 5/7, St.  
Mary Axe..... London



Det populære  
Tuborg  
**TUBORG LAGER OG  
TUBORG PILSNER**

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER  
Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amallegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG».  
Telf. Central 1504.

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## FRIED. KRUPP GERMANIAWERFT AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

SKIBSBYGNING  
FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

MASKINBYGNING  
DIESELMOTORER · DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER · TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULRØSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	} »Lambrose
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

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

Price 13/- postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8801-8885-8886 - Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**JENS WITH**

Skibsproviantering

Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49

Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACBONS

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENNINGER  
H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERT 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONSORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONSORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKESORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

# DANSK SØFARTS TIDENDE

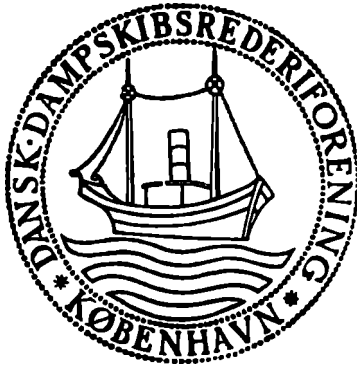
— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 18

FREDAG 29. APRIL 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det Danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers

Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A.S., Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**HØJE UDGIFTER UNDER DANSK FLAG** Som meddelt er Forhandlingerne mellem Rederne og Sømandene om frivillig og midlertidig Nedsættelse af Hyrerne strandet. Det vides endnu ikke, hvad Forhandlingerne med Mestrene og Styrmandene fører til. Men naar man endnu ikke har naaet til Vejs Ende med Forhandlingerne, betyder det vel sagtens, at ogsaa disse bliver abortive.

Rederne fornyede som bekendt ved Nytaarstid samtlige Kontrakter med Officerer og Mandskab uden Ændring, medens i de allerfleste Lande Nedsættelser har fundet Sted enten arbitrært eller som i England ad Frivillighedens Vej. Det er imidlertid ingen Hemmelighed, at de fleste Redere længe har næret den Overbevisning, at de høje Lønninger herhjemme, de højeste i Evropa, gjorde den for Skibsfarten fortvivlede Situation endnu mere fortvivlende. Dette Synspunkt er senest i Tirsdags paa »Dampskibsselskabet af 1912«s Generalforsamling blevet fremsat af Skibsreder A. P. Møller, som udtalte:

»Konjunkturerne i det nye Aar har hidtil været om mulig endnu slettere end Aaret forud. De høje Udgifter til Hyrer og Kost under dansk Flag er under disse Forhold uheldige, idet de ej alene medfører forøget Oplægning, men medvirker til, at væsentlige Dele af dansk Skibsfart trues i sin Eksistens. Dansk Næringsliv lider desværre stærkt under den udprægede Mangel paa Elasticitet og Tilpasningsvillie, der kendetegner Forholdene her i Landet.«

Ved samme Lejlighed blev Hr. A. P. Møller tvunget ind paa en Diskussion om Skibsbygningsforholdene. Ogsaa her mente han, at de høje Udgifter stillede sig i Vejen for at faa Ordre fra Udlandet. Han sagde: »Der har været Mulighed for paa Værftet i Odense at faa bygget to Skibe for udenlandsk Regning. Men vi kunde ikke konkurrere. Jeg foreslog da Arbejderne at nedsætte Lønnen med 12½ Procent for at faa Nybygningerne, der vilde bringe Landet en Arbejdsløn paa 3 Millioner Kroner. Men Arbejderne vilde ikke gaa med.«

Vi har vel i Øjeblikket Verdens dygtigste Værftsledere og Verdens dygtigste Værftsarbejdere. Til Trods for at Lønningerne her hele Tiden har ligget betydelig over tyske og engelske Værftslønninger, har vi alligevel kunnet konkurrere som Følge af denne Dygtighed. Men Ordrene paa Nybygninger er nu saa faa, at Værfterne Verden over slaas om dem, og ved Statsstøtte og andre unaturlige Midler kan flere af Udlandets Værfter tillade sig at gaa under Produktionsprisen. Det kan danske Værfter selvfølgelig ikke, al Dygtighed til Trods.

**EN REDERS SVANESANG** Den Aarsberetning, som Skibsreder, Generalkonsul Johan Hansen aflagde i Mandags paa Dampskibsselskabet Dannebrog's Generalforsamling, var i mere end een Henseende en Svanesang. Det var den fornemme og elskelige Reders Farvel til aktiv Del-



tagelse i Skibsfartens Liv. I mere end en Menneskealder har Johan Hansens Navn været et af Skibsfartens store. Ikke alene herhjemme, men ogsaa ude i Verden. Allerede som ung Reder kom han i første Række formedelst sin grundlæggende Indsats paa det internationale Samarbejdes Omraade. Han blev Skaberen af Baltic and White Sea Conferencen, eller Baltic and International Maritime Conference, som den nu hedder, og han var i mange Aar selve Aanden i denne Sammenslutning. Med Rette er han nu Conferencen's Ærespræsident, og man maa beklage, at denne Generations Redere tilsyneladende ikke har givet os Afløseren for ham netop paa dette særlige Felt. Ellers var den nuværende Verdenskrise for Skibsfarten vel nok blevet inødt med en mindre spredt Front end den, Rederne har vendt imod den. Det

var under en lignende Krise, at Conferencen i sin Tid blev til — nu Krisen er over os, tilraader Conferencens Executive Committee at aflyse Aarsmødet. Det er jo netop i haardt Vejr, at man har Brug for alle Samarbejdets Kræfter.

Andetsteds i dette Blad aftrykker vi Generalkonsul Hansen's Beretning om sidste Aars Skuffelser for det store Selskab, hvis korresponderende Reder hans verdenskendte Firma er. Beretningen er trist, og der er, som Generalkonsulen ogsaa sagde, »ikke noget opmuntrende Tegn paa, at der synes at være Lysning.« Skulde denne komme, staa Selskabet med et i hvert Henseende vel vedligeholdt Materiale, og det var med fuld Fortrøstning, tilføjede han, at han slap Tøjlerne og overlod Arbejdet og Ansvar til Firmaets unge Medlemmer.

## DANA'S TOGT OMKRING JORDEN

Gyldendal: 368 Sider.

Dana-Ekspeditionen, eller som dens officielle Navn lyder »Carlsbergfondets oceanografiske Ekspedition omkring Jorden 1928—1930 under Ledelse af Professor Johannes Schmidt« var en videnskabelig Ekspedition, og dens videnskabelige Resultater vil senere blive offentliggjort paa et eller flere Verdenssprog.

Ekspeditionens Leder har med Rette ment, at selve Jordomsejlingen frembød Stof til en god Rejsebeskrivelse, og dette har han og de andre Deltagere samlet i en Række Kapitler, som er særdeles underholdende Læsning. For lidt større Drengene er Bogen en ren Lækkerbid, men ogsaa Voksne vil med Glæde følge Ekspeditionens Færd, ved Arbejdet ombord og Festerne i Land. Hvor det danske Skib og dets ansele Videnskabsmænd og raske Søfolk kom frem, blev de modtaget med Begejstring af Landsmænd og udenlandske Autoriteter som et Bindeled mellem de Danske derude og Hjemlandet — her har Bogen ikke nogen ringe Mission. Samtlige Videnskabsmænd, der var med ombord, ser paa Rejsen og dens Resultater gennem deres

forskellige Brillen, og et Par af Søofficererne giver ogsaa deres friske Besyv med. Nationaløkonomer med en kritisk Indstilling overfor Trust- og Karteldannelser vil finde munter, biologisk Inspiration i Dr. P. Jespersens Studie over de fire Tudseftsk, der aad hinanden i Løbet af faa Minutter — den næstmindste den mindste, den næststørste den næstmindste og den største den næststørste.

Et af Bogens allerbedste Bidrag er cand. polit. Sv. Tillge-Rasmussens Essay om Fransk Nordafrika. Det er skrevet med usædvanlig Forstaaelse af Frankrigs kulturelle Indsats i Marokko, Algier og Tunis.

Det morsomme Værk er rigt, usædvanlig rigt illustreret. A. G.

### FORAARSNYT FRA FINLAND

Maritime Agency meddeler:

»Ifølge Telegram fra Bruhn & Co., Kotka, er Statsisbryderen ankommet ad Skærgaardsvejen og første Damper forventes 25. April.«

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

DE SMAA SEJLSKIBE OG KRISEN

»Danmark er dansk og  
Sproget er vort!«

Saaledes skriver den danske Digter i sin Sang; men jeg vil hermed stille et alvorligt Spørgsmaal til Eftertanke for enhver dansk Borger. Hvis er Arbejdet, som skal udføres i Danmark? Her vil de fleste sikkert svare, at Arbejdet i Danmark tilkommer selvfølgelig danske Borgere, som svarer Skat til Danmark, særlig i disse Tider, hvor Tyskland og de fleste andre Lande lukker af for de danske Varer og Landbrugsprodukter. Det mener jeg ogsaa som dansk Mand.

Men under et Ophold, som jeg for ganske nylig gjorde i København for at søge Arbejde, mødte jeg overalt arbejdsløse Mennesker og det er trist at se unge, stærke Mænd, som baade kan og vil arbejde, maa gaa den tunge arbejdsløses Gang Maaneder efter Maaneder.

Jeg kom en Dag ca. 1 Mil uden for København og mødte dér et Syn, nej det var intet Syn. Det var virkelig nok, men alligevel meget sørgeligt. Ved den derværende Fabriks Bro laa en Masse udenlandske Skibe og lossede. Skibene var alle tyske, en enkelt Hollænder, og kun eet eneste dansk Skib mellem dem. Det var Lægterarbejde fra en Damper, der laa paa Reden, fordi den ikke kunde flyde ind til Broen. Lægterarbejdet af hele Damperen blev udført for Regning af et dansk Aktieselskab og betalt med ca. 5000 danske Kroner, fordelt saaledes, at det danske Skib fik ca. 500 Kr., hvorimod ca. 4500 danske Kroner direkte gik til Udlandet med de udenlandske Skibe.

Hvorfor skal da danske Huandværkere, Forretningsfolk og Arbejdsfolk lide under, at udenlandske Skibe kommer her til og tager Fortjenesten fra de danske Skibsførere og hans Sømænd? Thi enhver véd jo, at naar en Arbejdsgiver ingen Penge tjener, saa kan han ikke lade Arbejde udføre, som kan udsættes.

Jeg har aldrig set et tysk Skib reparere ved et dansk Værft eller en Sejlmager levere Sejl til et tysk Skib. For havde Træskibsværfterne en god Støtte i de store danske Sejlskibe, som jo desværre er solgt til Udlandet, og den Vej gaar vel ogsaa snart Størstedelen af vore gode Sman-skibe, hvis ikke det ved Lov forbydes udenlandske Fartøjer at sejle Kystfart her i Danmark.

Jeg hævder dette ikke alene for de Skibsførere, som der ved kommer blandt de hjemløse, men mest for de Tusinder af arbejdsløse, som kunde faa en Del Arbejde, hvis Danmarks Kystfart blev forbeholdt de danske Skibe. Men hvem bærer Ansvar herfor?

Handl, medens det endnu er Tid!

De danske smaa Skibe har jo ligget overalt i Danmark og ventet paa Last i lange Tider.

Saa vidt jeg véd, er der i hver Havn nogle Skibsmæglere, og hos dem melder saavel danske som udenlandske Skibe sig paa Tørn til at faa en Last, naar der kommer en. Til disse Mæglere ringer saa Købmændene, naar de har en Last, som de skal have sejlet, og hvis de ærede Købmænd ikke udtrykkelig forlanger at faa et dansk Skib, faar de det Skib, der er først paa Tørn, mest sandsynlig en Tysker, da der jo er flest af dem her.

Men der er da heldigvis en Del danske Købmænd, der har faaet Øjnene op for at bruge de danske Skibe, og dem vil jeg sige Tak, fordi de herved støtter dansk Arbejde. De, der bruger de tyske Skibe, er der vel ikke mange arbejdsløse, som er Tak eller Forretning skyldig herfor.

Tænk over, hvad de gør og støt dansk Arbejde!

Ved Valutakontoret passes der paa, at ingen Penge gaar unødvendig ud af Landet. Hvorfor skal der saa udbetales Penge til de udenlandske Skibe, naar Danmark har en Skibsflaade, som er stor nok til at besøge al vor Kystfart og meget mere til?

Arbejdsløs.

## REDERIERNES AARSBERETNINGER

## SVENDBORG: 7 Procent

Det forløbne Aar har for Skibsfarten været det daarligste i Mands Minde. Selskabet havde imidlertid for de almindelige Lastskibe enkelte Kontrakter og har væsentlig derved indtjent et beskedent Overskud. Tankskibene var i Hovedsagen beskæftiget under Tids-Certepartier af ældre Dato, men Udbyttet led et Afbræk ved et Havari, der satte Marie Mærsk ud af Drift i over tre Maanedre, hvorhos betydelige Beholdninger gik tabt. Den med Dainpskibs-selskabet af 1912 drevne Flaade er i Aarets Løb forøget med »Niels Mærsk«. Konjunkturerne i det ny Aar har om muligt været endnu slettere end Aaret forud. De høje Udgifter til Hyre og Kost paa Skibe under dansk Flag er for Tiden uheldige, idet de ikke alene medfører forøget Oplægning, men medvirker til, at væsentlige Dele af dansk Skibsfart trues i sin Eksistens. Dansk Næringsliv lider desværre stærkt under den udprægede Mangel paa Elasticitet og Tilpasningsvilje. Den unaturlige Konkurrence gennem statsubventionerede Handelsflaader vedvarer stadig til Skade for de Lande, der driver Søfart som et naturligt og selvhjulpent Erhverv.

Selskabets Driftsoverskud for 1931 androg 820,452 Kr., hvoraf det vedtoges at udbetale 7 pCt. til Aktionærerne med 193,200 Kr. Der henlægges til Afskrivningsfonden 226,000 Kr. og til Fonden for Klassifikation 57,000 Kr., og der overføres til næste Aar 344,252 Kr.

## DAMPKIBSSELSKABET AF 1912: 7 PROCENT

Det forløbne Aar har for Skibsfarten været *det daarligste i Mands Minde*. Selskabet havde imidlertid for de almindelige Lastskibe enkelte Kontrakter og har væsentligst derved indtjent et beskedent Overskud med disse.

Tankskibene var i Hovedsagen beskæftiget under Tids-certepartier af ældre Dato, men Udbyttet led Afbræk ved et Havari, der satte m.l. »Marie Mærsk« ud af Drift i over tre Maanedre, hvorhos betydelige Beholdninger gik tabt. Den à meta med A/S Dampskibsselskabet Svendborg drevne Flaade er i Aarets Løb forøget med m.s. »Niels Mærsk«, bygget til Rederiernes Rute.

Af Tank- og Ruteskibene i Partrederi for Dampskibsselskabet af 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg har Overskudet været 3,076,000 Kr. Heraf afskrives paa Skibene 1,650,000 Kr. Til »1912« overføres 460,000 Kr. og til Svendborg ligeledes 460,000 Kr., hvorefter Saldoen udgør 506,000 Kr.

For Dampskibsselskabet af 1912 har Netto-Overskudet ved Driften udgjort 676,857 Kr. Hertil kommer en Oversførsel for 1930 af 645,133 Kr. og den forannævnte Oversførsel fra Tank- og Ruteskibe paa 460,000 Kr. Endelig udgør indvundne Renter 28,179 Kr. og Avance ved fremmed Valuta 17,757 Kr., medens der er fragaet 55,867 Kr. til Regulering af Fonds og Aktier samt Omkostninger til

et samlet Beløb af 412,795 Kr. — Derefter er til Disposition 1,360,264 Kr. Heraf faar Aktionærerne 280,000 Kr. som et 7 pCt. Udbytte. Til Amortisations- og Reserve- og Fornylesfond henlægges 350,000 Kr. til Klassifikations- og Reservefond 50,000 Kr. og til det nye Aar overføres 680,263 Kr.

## DANNEBROG: INTET UDBYTTET

I Rederiets Beretning for Aaret 1930 blev det udtalt, at »Dannebrog« i Lighed med saa mange andre baade hjemlige og udenlandske større og mindre Selskaber havde haft et overordentlig vanskeligt Aar. Naar Aaret 1930 blev karakteriseret paa denne Maade, vil der for 1931 næppe kunne findes noget andet Udtryk end katastrofalt. Dette gælder ikke alene vort Selskab, men Skibsfarten hele Verden over, baade de store Verdensfirmaer og de mindre; overalt læses kun de triste Beretninger om store Oplægninger, Rejsers uden Fortjeneste og i mange Tilfælde med Tab, og Depressionen synes at have været den samme overalt.

Et Forsøg paa at udrede Grunden til denne Misère vil være uden Interesse for vore Aktionærer. Der er skrevet og talt meget saavel om Verdensdepressionen som om Mulighederne for en snarlig Bedring, at der paa det Omraade ikke kan siges mere, og Haabet om, at de ledende over hele Verden dog til sidst maa kunne vaagne til Fornuft, beskæmmer jo ingen.

»Dannebrog« har — foruden at arbejde med de vanskelige Forhold i det hele taget — tillige haft et ret uheldigt Aar paa forskellige Omraader, bl. a. har vort nye Motorskib »Stjerneborg« været forfulgt af Uheld og kun i ringe Grad været i Stand til at indtjene noget, og paa samme Maade er det gaaet med en Del af Selskabets store Skibe i oversøisk Fart, hvor det til Tider har været umuligt overhovedet at finde Ladninger. Hvad der har vanskeliggjort Forholdene yderligere for de egentlige Trampskibe er, at Forholdene ikke har stillet sig væsentlig bedre for Rutebaadene, som saa i stor Maalestok har været sat ind paa Farter, der ellers var forbeholdt Trampskibene, og har befordret Ladninger, som under normale Forhold vilde være udenfor deres Omraade.

I Løbet af Aaret 1931 forringedes Mulighederne mere og mere for overhovedet at sejle, og ved denne Beretnings Afleggelse har Dampskibsselskabet »Dannebrog« ikke mindre end 21 Skibe oplagt i forskellige danske Havne, saaledes at der i Øjeblikket kun sejler 8 Baade. Omkostningerne ved oplagte Baade er ret betydelige, og det er vel næppe sandsynligt, at de Baade, der nu sejler, med de nuværende Fragter vil kunne dække Omkostningerne ved Oplægningerne. Det er i høj Grad beklageligt, at saa mange af vore dygtige færende Funktionærer er sat ud af Arbejde, og at det har været nødvendigt at begrænse Gager og Lønninger for Selskabets øvrige Funktionærer.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 26. April 1932.

Det er desværre umuligt at kunne paavise nogen Bedring i Fragtmarkedet som Helhed. Et eneste Marked danner en Undtagelse — nemlig hjemgaaende La Plata, og selv her kan Bedringen tælles i Pennies; men en mindre Opgang er selvfølgelig bedre end ingen, og dertil kommer, at den giver en vis moralsk Støtte, som ikke ganske maa undervurderes. Alle de andre oversøiske Markeder er mere eller mindre uvirksomme, med helt igennem svage Rater. I de hjemlige Farvande er det lige saa daarligt — baade hvad Fragter og Efterspørgsel angaar. Nogle af de oplagte Skibe er nu kommet i Fart igen, hvilket var ventet, da Trælastsæsonen snart begynder for Alvor; men Sandsynligheden taler desværre for, at der bliver flere Oplæggere tilbage, end nogen havde drømt om.

## DEN RIGTIGE VEJ

Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik pr. 26. April udviser en Nedgang i Oplægninger paa 10 Skibe, svarende til 27,484 Tons Dødvægt. Oplægninger andrager altsaa 110 Skibe, svarende til 228,878 Bruttotons og 350,883 Dødvægttons.

## TRÆLASTMARKEDET

Af nye Afslutninger for Russernes Regning kan specielt nævnes:

40,000 Std. i Baade paa 8/1,150 Std. Hvidehavet/U.K. Cont. 52/9; 15,000 Std. i Baade paa ca. 1,000 Std. Baade 51/6; 1,200 Std. Archangel/Garston 55/6, 1,100 Std. 56/-; 1,200 Std. Archangel/Grangemouth 44/3, 1,250 Std. 44/-; 815 Std. Archangel/Dublin 53/-, 930 Std. 52/9d.; 1,000 Std. Archangel/Holland 48/-; 2,500 Std. Leningrad/U.K. Cont. ca. 400 Std. Baade 40/6, Basis Leith; 1,300 Fv. Leningrad/U.K. Cont. 34/1½ Basis West Hartlepool; 900 Fv. Leningrad/U.K. Cont. 34/6 Basis West Hartlepool. Betingelserne skal være modereret noget, bl. a. er Adressekommission i enkelte Tilfælde reduceret med 1¼ pCt. — Det mest presserende er nu fra Haanden, og det kan ikke nægtes, at Russerne har været heldige "so far." Fra Østersøen rapporteres: 600 Std. Yxpila/London 33/-; 550 Std. Norrsundet/London 31/6; 350 Std. Gesle/London 33/-; 900 Std. Piteå/London 35/-; 900 Std. Piteå/Hull 35/-; 550 Std. Kemi/Bordeaux 42/6. For store Baade, 11/1,500 Std., noteres 29/- Kotka/London og 30/- 31/- mindre Slørrelser.

## KUL, KOKS etc.

Der er ingen Bedring — hverken i Efterspørgsel eller Rater. Grangemouth/Aabenraa indikerer 4/1½

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG MARTS 1932

Skibstrafikken for Marts 1932 er, sammenlignet med Marts 1931, yderligere gaaet meget betydeligt tilbage; for Antwerpen er der, selv i Sammenligning med Februar 1932, en absolut Tilbagegang at konstatere. For Rotterdam yderligere Tilbagegang i Ertstilførslen og Formindskelse i Antallet af Afsejlinger i den regelmæssige Linjefart.

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i Marts kun været ca. 204,000 Register-tonns større end i den kortere Maaned Februar. For de tre Havne tilsammen er, sammenlignet med samme Maaned i Fjor, ankommet 1,020,000 Register-tonns mindre.

Forskellen i Tusinde Register-tonns af Nettoindholdet af de ankomne Sæskibe er for hver af Havnene, for Marts sammenlignet med:

	Februar 1932	Marts 1932
Nieuwe Waterweg .....	÷ 83	÷ 444
Rotterdam .....	+ 100	÷ 335
Antwerpen .....	÷ 25	÷ 344
Hamborg .....	+ 146	÷ 232

Trafikken paa de mindre Havne ved Nieuwe Waterweg er i Marts yderligere gaaet stærkt tilbage, hovedsagelig p. Gr. a. Træghed i Bunkertrafikken, ringe Tilførsel af Erts til Vlaardingen og den næsten helt indstillede Af-skipning af Grøntsager til England fra de mindre Havne. Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa Nieuwe Waterweg er derved steget, for Marts, til 81.7 pCt. mod 79.3 pCt. for Februar 1932 og 80.2 pCt. for Marts 1931.

Forholdet mellem Rotterdam og Antwerpen har bevæget sig lidt til Rotterdams Fordel, selv om Tallet for Marts i sig selv er langt fra gunstigt. For Marts er Tal-lene (R.-A.): 47.25 til 52.75, mod Februar 1932: 44.61 til 55.39, og for Marts 1931: 47.69 til 52.31.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre store Fastlandshavnes Andel i den samlede Trafik som følger:

	Marts 1932	Febr. 1932	Marts 1931
Nieuwe Waterweg .....	33.81	33.46	35.65
Rotterdam .....	(27.61)	(26.54)	(28.60)
Antwerpen .....	30.82	32.94	31.37
Hamborg .....	35.37	33.60	32.98

Ertstilførslen til Rotterdam er i Marts yderligere gaaet tilbage, og den udgaaende Trafik til England er stærkt indskrenket. I Marts var Antallet af Afsejlinger i den regelmæssige Fart paa England kun 152, mod 181 i Februar, medens yderligere kun 12 ladede Fragtskibe gik til England mod 45 i forrige Maaned. I den store Linjefart er Antallet af ankomne Skibe noget større end i Februar, men dog betydeligt mindre end forrige Aar.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i Marts Maaned 1932, samt Antallet af udgaaede Skibe i samme Maaned.

NATIONALITET:	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Dampskibe)	Netto-Tons	med Lædn.	i Ballast
U.S.A. ....	15	53,380	16	—
Danzig .....	3	18,713	3	—
Danmark .....	14	22,365	13	1
Tyskland .....	186	244,942	168	23
Estland .....	1	1,546	—	—
Finland .....	8	11,701	6	—
Frankrig .....	58	68,283	57	2
Grækenland .....	6	15,566	1	8
England .....	167	267,056	119	35
Honduras .....	1	3,270	1	—
Italien .....	11	28,869	8	6
Japan .....	7	34,311	4	1
Yugoslavien .....	4	12,533	1	2
Lettland .....	2	2,317	2	—
Lithauen .....	—	—	1	—
Nederlandene .....	213	253,780	158	24
Norge .....	44	70,807	28	14
Panama .....	1	2,670	1	—
Polen .....	6	4,449	6	—
Portugal .....	2	4,655	1	—
Rusland .....	1	2,164	2	—
Spanien .....	6	15,613	4	2
Island .....	2	897	2	—
Sverige .....	48	59,910	41	6
Total .....	806	1,199,767	643	124

Ialt udgaaet i Marts Maaned: 767 Skibe.

### FRAGTBÆRETNINGEN fortæst

2,700 T., 500 Losning; det samme til Tuborg med 600 Losning. E.C./Kbhvn. 1,200 T. 5/3, Horsens 2,900 T. 4/1½, Karrebæksminde 1,600 T. 4/8d. Danzig/Stege har faaet 900 T. til 6/3d., men ellers noteres ikke én ærlig Last fra Danzig. Koks fra London eksisterer saa godt som ikke og fra Amsterdam til Kbhvn. er Raten nede i Kr. 5.75/6.00 for 14/1,600 T.

### MIDDELHAVET

Alle udgaaende Noteringer ligger stadig paa samme lave Niveau. Østkysten/Barcelona 8/9, Algiers 7/-, Marseille 7/9, Genua 5/9 8/9,000 T. 6/- 6/6 5/3,500 T. Alexandria 7/3 5,800 T. Wales/Algier 7/9, Genua 5/6 7,500 T. 5/9 5,800 T., Port Said 6/9d. 8,000 T., Alexandria 7/-, Piræus 7/-, Rotterdam/Algiers ca. 7/- 7/6d., Genua 6/- 6/3. Alle hjemgaaende Markeder er ligeledes slappe og interesseløse. Sortehavet ligger helt uvirksom. Donau betaler kun 14/7½ 3,500 T. B/H 6d. mindre A/R. Alexandria/Hull 9/3. Frugt ca. 20/-. Esparto Sfax/London 1,200 T. 16/6d. Mariapul/R-A. 5,300 T. 9/6 en 10/- to Havne, Poti/U.S.A. \$2.75.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal-Noteringerne er fremdeles 8 c. A/R, 2/- U.K. 13 c. Sverige. Korn Staterne/Rio betaler \$2.30, og Gulfen/A-R 9¼ c. Cuba/U.K. Cont. er sidst gjort til 14/6 6,000 T., 14/3 7,500 T., 1/- mindre hvis San Domingo og 3,500 T. San Domingo/U.K. Cont. 15/-. Svovl Gulfen/Australien, fire Lossehavne, \$3.75.

Fra Pacific er der ingen positiv Forretning paa »full cargo« Basis; den nominelle Notering ligger omkring 22/- 22/6d.

### SYDAMERIKA

Kulraten til Buenos Aires er fremdeles 9/-, medens Rio skal være gjort til 7/10½ imod 8/- sidst og Pernambuco endog kun 7/9d. Danzig/Buenos Aires ses sluttet til 9/9 for 5,000 T. I det hjemgaaende Marked har der hele Ugen igennem været meget livlig Forretning med gennemsnitlig 10 Afslutninger pr. Dag og til noget forbedrede Rater, specielt for helt prompt og tidlig Maj. Medens store Baade vanskelig betinger over 18/- 18/6 U.K. Cont., faar 5/5,500 T. optil 19/- 19/3 og til Skandinavien indikeres nu 20/6d. 21/- 6/6,500 T. Maj.

Chile har endnu ingen Salpeter-Laster til Europa. Sukker Peru/U.K. Cont. kan muligvis gøres til 21/-, Option Marseille 22/-.

### ØSTEN

Fra Sydaustralien eller Victoria noteres og sluttet til 27/- 27/6 Europa, 17/3 Shanghai, 17/9d. Taku Bar og fra Vest Australien henholdsvis 26/- Europa og 17/- 16/9 Shanghai, 17/3 17/6d. Taku Bar. Vladivostok/R-Hb. indikerer 25/- 7,500 T. Bombay/Kont. ca. 21/-, Birma/Gdynia 27/-. Kul Port Kampha/Frankrig ca. 21/-. Maj Beira/U.K. Kont. 18/-. Kul Durban/Karachi 7/9 8/-, Singapore 7/6d. 7/9d.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 4,350 T. 80 c.; 3,600 T. 70 c.; 3,250 T. 85 c.; 2,400 T. \$1.12½.

Trip over: del. New York 3,600 T. \$1.40.

Tank: Der kan paavises en noget større Interesse for trip charter, men Stigninger i Raten udebliver ganske.

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## Københavns Navigationskole

Til Kystskipperprøven og Sætleskipperprøven var indstillet ialt 39 Elever, hvoraf 38 bestod. 33 af disse Elever var fra andre Skoler eller var privat indstillet.

Til Strymandseksamen var indstillet 18, hvoraf 17 bestod med følgende Resultater: L. V. Christensen, 190 (ug), Knud M. H. Petersen, 183 (ug?), Herman Hald, 183 (ug?), Erik B. Christensen, 180 (ug?), Peter J. Nielsen, 175 (ug?), Henry Hansen, 160 (ug?), Knud W. Linnemann, 160 (ug?), Edwin Jacobsen, 157 (mg), Hans J. K. Møller, 156 (mg), Charles J. Larsen, 155 (mg), Gudmund P. Larsen, 152 (mg), Ehlers J. G. Jensen, 145 (mg), Ludwig W. Giesmann, 141 (mg), Arvid R. A. Nielsen, 135 (mg), Poul H. Andersen, 124 (mg?), Erik Z. Be, 122 (mg?), Christian L. C. Egeberg, 111 (mg?).

Til Skibsførereksamen havde indstillet sig 23, hvoraf 20 bestod med følgende Resultater: Roald Wiese, 151 (ug?), Jens Sørensen 151 (ug?), Niels Agge 141 (ug?), Laur. Nielsen, 136 (ug?), Jens Christensen, 134 (ug?), Jens Petersen, 128 (mg), Niels Dahl, (mg), Svend Hansen, 119 (mg), Peter Christiansen, 116 (mg), Poul Nielsen, 115 (mg), Kristian Kisling, 114 (mg), Valdemar Hartung, 114 (mg), Erik Busckist, 110 (mg), Palle Mogensen, 101 (mg?), Hjalmar Houborg, 100 (mg?), Richard Stephansen, 91 (mg?), Ejnar Johansen, 90 (mg?), Hans Pedersen 88 (mg?), Thorvald Scheller, 87 (mg?), Tage Hée, 86 (mg?).

Til Radioexpedientprøven og Telefoniprøven var indstillet 8, som alle bestod, deraf til 1. Klases Certifikat: V. S. Feder, 7,1, T. B. Andersen, 5,9, E. Glæsel, 5,7. Til anden Klases Certifikat: A. V. Hensch, 7,8, T. L. Færregaard, 6,4, Kirkman-Møller, 6,0 og E. L. B. Bressendorff, 5,4. Telefoncertifikat: B. Tyllesen, 6,3.

Admiral de Richelieu's Præmie for Flid tilfaldt Strymand Roald Wiese.

Foreningen til Søfartens Fremmes Præmie for Fagtelegrafister tilfaldt Sergeal V. S. Feder, og samme Forenings Præmie for Navigatorer, der erhverver Radiocertifikat, tilfaldt Strymand T. L. Færregaard.

## Foraarets Maskinisteksaminer

Ved de i Foraaret 1932 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* var indstillet 65 Eksaminander, hvoraf 61 bestod. Til *Maskinpasserprøven* var indstillet 29 Eksaminander, hvoraf 28 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* var indstillet 62 Eksaminander, hvoraf 54 bestod. Til *Haandværksprøven* indstillede sig 74 Eksaminander, hvoraf 65 bestod.

## DANSK SØMANDSMISSION

i fremmede Havne afholdt 6. og 7. April sit Aarsmøde i Aarhus. Det er første Gang i de 65 Aar, Missionen har virket, at Aarsmødet er holdt i Jylland.

Mødet, der særlig er beregnet paa Missionens Venner i Aarhus og Omland, havde dog ogsaa samlet henvend 30 tilrejsende Deltagere, Bestyrelsesmedlemmer m. fl. Første Dag indlededes Mødet med en Gudstjeneste i Aarhus Domkirke, hvor alle Siddepladser var optaget, af Pastor Bæck, der er Formand for den lokale Sømandsmission, derefter talte Missionens Formand, Domprovst C. Skovgaard-Petersen, om Sømandsmissionen og paapegede de Farer, der truede Sømændene under Ophold i de større Havnebyer, og beklagede, at den danske Menighed hidtil ikke har arbejdet saa kraftig for at hjælpe danske Sømænd i de store Havnebyer som de andre nordiske Lande, med hvem vi til stor Gavn for Sagen samarbejder. Den danske Sømandsmission virker nu i London, Newcastle, Hull, Hamborg, New York og Gent. Efter Talen blev der paa Alleret nedlagt en Kollekt til Missionen blandt Sømænd, og der indkom 803 Kr. Andendags Mødet samlede man i Sømandshjemmet i Havnegade, hvor Løjtnant Hundevad gav en Række Oplysninger om Iljemets Virksomhed, og en Times Tid senere steg alle Deltagere om Bord i Havnedamperen »Aros«, og foretog en Rundtur i Havnen under Havneingeniør Gebouers Ledelse, og han gav interessante Oplysninger om de senere Aars store Udvidelser. Om Eftermiddagen samlede man i K. F. U. M.s Festsal, hvor Formanden talte, og efter en Kaffe-pause samlede Deltagerne atter til en Forhandling under Ledelse af Sekretær Rasch. Pastor Busch omtalte Ønskeligheden af, at man fik et Arbejde i Gang i Danzig og Gdynia, hvor aarlig henvend 800 danske Skibe lægger til. Der var flere af de tilstedeværende, som sluttede sig hertil, ogsaa Formanden, Domprovst Skovgaard-Petersen, udtalte sluttelig, at det vilde være til stor Glæde og Velsignelse, hvis Arbejdet dersteds kom i Gang, derfor henstillede han til Kvindekredsen herhjemme at virke for at faa denne Ønskelighed virkeliggjort. Den Aften sluttede Mødet med en Sammenkomst i K. F. U. M., hvor der blev talt af Pastor

Gad, Kaptajn Hansen m. fl. og Formanden, Domprovst Skovgaard-Petersen, der sluttede Mødet.

I denne Forbindelse maa jeg maaske faa Lov til her at omtale, at der er Ønsker fremme om, at Sømandshjemmene bør holdes aabne lige saa længe som Beværtningerne, samt at der bør have flere tillrækkende alkoholfri Frokoststuer og Logihuse, hvor der er hyggelige Læsestuer, Selskabsspil m. m., saa at de kan være som et Hjemsted for Sømændene i Havn.

Sømændens Ven.

## Overtraadt Skibstilsyns-Loven

Ved Sø- og Handelsretten i København behandledes i Torsdags en Sag, som Anklagemyndigheden efter Søfartstilsynets Begæring har rejst mod Skibsfører Chr. Christensen, Søby, der tiltales for Overtrædelse af Skibstilsynsloven. Den 18. December 1930, da Skibstilsynet syndede Christensens Skib, Motorskonnert »Anna«, konstateredes 20 forskellige Mangler, som Christensen fik Paalæg om at afhjælpe, og endvidere fik han Paalæg om at melde det til Tilsynet, naar Manglerne var afhjulpet. Dette har Christensen undladt at gøre indtil han forleden kom til København med Skibet.

Kaptajn Grue fra Skibstilsynet forklarede, at han nu havde foretaget Eftersyn, og de fleste af Manglerne er nu afhjulpet. Sagen endte med, at der blev givet Christensen Paalæg om snarest at faa det hele bragt i Orden, hvorefter Tilsynet muligvis vil fratage Begæringen om Tiltale. Sagen udsattes derefter foreløbig.

## »Viking«s Redningsdaad

Skibsreder P. F. Cleeman, Aabenraa, har nu modtaget en kort Rapport fra Kaptajn Asmussen paa Damperen »Viking«, der, som meddelt reddede 11 Mand fra den forliste franske Skonnert »Rouzie«. Det hedder i Beretningen bl. a.:

Som De vil se af vedlagte Papirer har vi under Rejsen optaget en Del af Besætningen fra en forlist fransk Fiskerskonnert. Det var Kaptajnen og 10 Mand fra tremastet Skonnert »Rouzie« af St. Malo, som fordelt i tre Fiskepramme (Dorries) havde drevet rundt i tre Døgn. Skonnerten forlod St. Malo den 9. Marts og var bestemt til New Foundlandsbankerne for Fiskeri med 29 Mands Besætning. Den 23. Marts kom de ud for en haard NV.-Storm, som havarerede Skibet paa Skrog og Rigning, saa de besluttede at vende om og gaa tilbage til Frankrig igen. Den 6. og 7. April blæste der igen en haard Storm i Biskayabugten, som forværrede Havaristens Tilstand saaledes, at de ikke kunde holde den paa Pumperne længere. Den blev forladt den 7. April og Mandskabet fordelt i otte Pramme, hvoraf saa de tre blev optaget af os, efter at de havde drevet rundt i tre Døgn. Det var den 10. April i Dagningen. Vinden var da en stiv Kuling med Regn og diset Vejr. Senere paa Formiddagen sprang Vinden NV, og det blæste en Storm med høj Sø, saa det vilde have været meget tvivlsomt, om deres Dorries kunde have redet den af. Efter Avismeldinger er andre af Besætningen bleven indbragt til Spanien, England og Frankrig, men endnu mangler en Baad med 4 Mand.

★

## POSITIONSLISTE PR. 26. APRIL 1932

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aaro, Hjorth, afg. Melhil 22.4. til Pescara.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Singapore 24.4. til Hongkong.  
s.s. Alabama, Karstensen, afg. Buenos Aires 20.4. til Kbhvn. m. fl. Pladser.  
s.s. Algarve, i Dok.  
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Port Said 23.4. til Genoa.  
s.s. Allsund, Petersen, ank. Santiago 21.4.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. 4. 1932

LONDON . . . . .	18,22	MADRID . . . . .	39,50
NEWYORK . . . . .	5,00	AMSTERDAM . . . . .	203,00
BERLIN . . . . .	119,00	STOCKHOLM . . . . .	91,00
PARIS . . . . .	19,80	OSLO . . . . .	90,75
ANTWERPEN . . . . .	70,20	HELSINGFORS . . . . .	—
ZÜRICH . . . . .	97,50	PRAG . . . . .	14,90
ROM . . . . .	25,80		

m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Balboa 24.4. til Los Angeles Harbor.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. London 21.4.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Lissabon 20.4. til Kbhvn., Aalborg og Vejle.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Larvik 13.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Singapore 23.4. til Suez.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Gandia 17.4. til Antwerpen.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Fillmantle 19.4.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, pass. Oussant 25.4. p. R. i. Genoa.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 25.4. til Aalborg.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, i Dok.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Bordeaux 24.4.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 25.4.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Southampton 25.4.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Antwerpen 20.4.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, ank. Kalundborg 22.4.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Santa Fe 23.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Riga 19.4.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. forv. Algier 25.4. til Tunis.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Tarrevilja 22.4.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Clausen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 24.4. til Kbhvn., Aabenraa og Aarhus.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Vejle 24.4.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Gøteborg 25.4.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Rouen 23.4.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. La Plata 23.4. til Aarhus.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. New Orleans 21.4.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Melbourne 14.4.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Hollenau 22.4. p. R. i. Cardiff.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 23.4. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Methil 18.4. til Boston.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 22.4.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Race 20.4. p. R. i. Nyborg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Antwerpen 16.4. til Savannah Ga.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 25.-26.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Christensen, afg. Kbhvn. 25.4. til Königsberg, Memel og Libau.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 23.4. til Vest- og Nordisland.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, ank. Antwerpen 23.4.  
 s.s. *Elie*, Clausen, pass. Ushant 25.4. p. R. i. Malta.  
 m.s. *England*, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 25.4.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Methil 25.4.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 18.4. til Southampton.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Eggers, ank. Kbhvn. 24.12.  
 s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Middlesbrough 23.4.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Holbæk 21.3. til Buenos Aires.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Rotterdam 23.4.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Casablanca 21.4.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 23.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Grangemouth 15.4. til U.S.A. Northern Range.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, i Dok.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, i Dok.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. La Romano 25.4.  
 s.s. *Gorm*, i Dok.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Port Alice 24.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Randers 24.4.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Reval 25.4.  
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. Holbæk 25.4.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Manchester 21.4. til Ellesmere Port.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Nakskov 25.4.  
 s.s. *Hroar*, Nielsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Melbourne 24.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Constantza 23.4.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Birkenhead 23.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, ank. Kbhvn. 21.4.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 22.4. til Levis-Quebec-Montreal.

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

## Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
 Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS &amp; CO., O.Y.

Etableret 1898

## Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 og The Finnish Shipbrokers Association.

RÅFSÖ

ROTTERDAM

LISSABON

## D. A. KNUDSEN &amp; CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsførerforening  
 Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
 Danske Selskabsrederiers Protection Club

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

## VINKE &amp; CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

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

## KIEL

KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne. De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

HAFEN, UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,

Telefont  
 1420 n. 6000-6019.

# AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statetelef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

BRUG HEMPELS KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.



KØBENHAVN

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Jawa*, Mouritzen, afg. Singapore 8.4. til Suez.  
 s.s. *Jalantha*, i Dok.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Helsingør 21.4.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 23.4. til Preston, Manchester, Liverpool og Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Hejde, ank. Randers 22.4.  
 s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Methil 13.4.  
 s.s. *Knud*, Petersen, ank. Danzig 22.4.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Halifax 25.4.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Singapore 25.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansen 19.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Nykøbing S. 22.4. til Riga.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 13.4.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Middelfart 25.4.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, ank. Antwerpen 24.4.  
 s.s. *Maja*, afg. Kbhvn. 25.4. til Göteborg.  
 s.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kobe 22.4.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Sfax 23.4. til Ghent.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 23.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Sousse 21.4.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Buenos Aires 23.4.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Penang 25.4. til Port Switlenham.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Lissabon 21.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Reykjavik 20.4.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. New York 9.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Ankensen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, pass. Cap Finisterre 24.4.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Grangemouth 21.4.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Vladivostok 14.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 21.4.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Mona Passage 23.4. p. R. t. Panama Canalen.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Helsingør 19.4.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. San Francisco 13.4. til Panama Canalen.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Primula*, Hansen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. *Prins Knud*, Hejtso, afg. Danzig 14.4.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Gdynia 19.4.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Kbhvn. 25.4.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. London 24.4.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Dryortugas 21.4. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. forv. Amsterdam 29.4.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 25.4. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Burntisland 18.4. til Algier.  
 m.s. *Selandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 16.12.  
 m.s. *Siam*, Andersen, ank. Hull 22.4.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Liverpool 18.4.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Castellon 21.4.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. forv. Havre 25.4. til Dunkirk.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 22.4.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Braila 20.4.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 24.4.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Norfolk 21.4. til San Domingo.  
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Geelong 22.4.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Horsens 23.4.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Kbhvn. 20.4. til Swansea, Port Talbot.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. forv. Swansea 25.4. til København m. fl. Pladser.  
 s.s. *Svaava*, Christensen, ank. Antwerpen 24.4.  
 s.s. *Sonderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Bastholm, ank. Kbhvn. 23.4.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Stettin 23.4.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 22.4. til Bordeaux.  
 s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Grimsby 25.-26.4. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Cabania 23.4. til Messina.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Port Pierrie 25.4.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, pass. Gibraltar 23.4. p. R. t. Blymouth.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, i Dok fra 26.4.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, til New Orleans 20.4.

## V

s.s. *Vendia*, Skive 24.4.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, afg. Panama 5.4.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Amsterdam 25.4.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kolding 9.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. London 21.4.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 25. APRIL 1932

3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Methil 19.4.  
 4/m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Karlskrona 20.4.

3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Langesund 24.4.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

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

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## DANSK MEKANISK DAMPKEDRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nybavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%,

## STEVEDORE

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

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

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

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

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

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS« Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

## A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

## EDGAR PETTERSON

Skibsmægler, Befragter, Assurance og Spedition.

ULEÅBORG &amp; HAUKIPUDAS

Repræsentant: Jørgen A. Rasmussen, København K.

Telefon: 127.

Telegram Adr.: "Pettersone".

Coder: The Boe Codes, Scott's,  
Owners' and Captains' Code.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
& The Finnish Shipbrokers Association.

Britisk,  
Dansk & Svensk  
Vice-Konsulat

## O. SWANLJUNG

Etabl. 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND  
& Kalajoki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-  
schlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

## AIB. BRUHN Co. OY

(fdl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsførerforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsførerforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
SVANLJUNG

## 1/2 A. E. ERICKSON & Co, A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 24 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.  
Harvaluoto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . 16 »  
          outer road . . . . 20 »  
Strömma inner road . . . 16 »  
          outer road . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
ARÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**



TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'

DAMPSKIBSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



BRUG

## Holzapfel's

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

## O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder  
**ULEABORG & HAUKIPUDAS**Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.  
Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.  
Tel.-Adr. LENNART, WASA

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

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: WASA CODER: VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsexpedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## O.Y. LAINE & NORDLUND LTD.

RAUMA &amp; DISTRIKT, Finland

Skibsmæglere — Dampskibsgæster — Befragtning  
Spedition — Assurance — Tømmeragenter

Agenter for: Finska Ångfartygs Aktieföretag

Det Forenede Dampskibsselskab, København

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA Coder: A. 1 — Scotts 96  
New Zebra — The Boe Code

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havarilagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

## WILTON'S

### ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. TELEFON-NR.:  
„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 19

FREDAG 6. MAJ 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

ALLE I DEN  
SAMME BAAD

I den Strøm af Selvtægts-Propaganda, som Landbrugernes Sammenslutning i brede Skaller gyder over hele Landet, flyder ogsaa en vis Portion af harsk Sandhed, for ikke at sige bitre Sandheder. I Selvtægtsfolkernes sidste Proklamationer »til det danske Folk« hedder det: »Intet Land i Verden har i samme Omfang som Danmark anbragt sine Sparemidler i et enkelt Erhverv, og hele Landets Velfærd afhænger af, at Landbruget er i Stand til at opfylde sine Forpligtelser. Enhver Indskyder i Banker og Sparekasser maa, enhver Obligationsejer, enhver Forsikringstager, i egen Interesse, gøre Landbrugets Sag til sin.«

Det er helt rigtigt. Desværre har denne Indstilling, denne andre Befolkningslags ukritiske Anbringelse af deres Midler væsentlig bidraget til, at den gode danske Jord, som ikke er bedre, snarere ringere end de andre Landbrugslandes, er blevet den dyreste i Verden, og at vort Landbrug som Følge heraf er blevet uhyggeligt overkapitaliseret. Takket være Landbrugets enestaaende Produktionsevne mærkedes denne Overkapitalisering ikke skæbnsvangert, saalænge de udenlandske Markeder var i Stand til at absorbere vor Landbrugseksport. Men nu, da Markederne lukker sig for os, og vor Eksport til England giver dundrende Underskud, er vore Landmænd utvivlsomt værre stillet end Landmændene i andre Lande.

Alle Erhverv og hele Nationen er interesseret i, at Landbruget hjælpes over Krisen paa lempeligste Maade. Af de ovenfor nævnte økonomiske Grunde. Ikke af nogen anden. I alle andre Erhverv gaar dagligt fortræffelige Mennesker ned — Folk, som i enhver Henseende er ligesaa gode som de bedste blandt Bønderne. Hvis en Landmand ikke kan se, at det er ikke mindre tragisk for en Byerhvervsmand at maatte sige Farvel til et Foretagende, som han selv eller hans Slægt har bygget op, end for en Bonde at maatte gaa fra Fædrengaarden, saa er der noget i Vejen med Mentaliteten derude paa Landet.

Det danske Landbrug hviler i Øjeblikket, dels paa Grund af Tidernes Ugunst, dels formedelst Landbrugets ensidige Indstilling, næsten udelukkende paa det engelske Marked. Spørgsmaalet er nu: vil dette være i Stand til at bære vort Hovederhverv? Det vil det næppe. Vor Landbrugseksport er i Øjeblikket klemt mellem forskellige Skjolde. Vi presses haardt fra de engelske Dominions og ikke mindre haardt fra vore gamle og nye Evropæiske Konkurrenter i det engelske Marked. Desværre viser det sig, at det er de danske Producenter og ikke de engelske Konsumenter, der betaler Tolden paa de toldpligtige Eksportprodukter som for Eks. Smør. Og hvad værre er, Prisforskellen mellem dansk Smør og Smør fra Kolonierne er stærkt vigende. Empire Propagandaen har virket, og de danske Landmænd har betalt for den i dyre Domme. Og saa maa vi ikke glemme, at de Priser, vi i

Øjeblikket opnaar for vort Smør, tilfører Landbruget, altsaa hele Landet, et mægtigt Tab hver Uge.

Hvis dette vedbliver, maa Landbruget igen om-lægge sin Produktion (hvis dette er muligt), eller i Alvor se sig om efter andre Markeder. Det synes, som om vi fuldstændig har opgivet det amerikanske. Vi har stirret os blinde paa den høje Smørtold, som vore udvandrede Landsmænd i Illinois og Wisconsin fik tvunget igennem derovre. Vi sender kun ringe Kvanta derover, medens New Zealand og Australien Aar for Aar vinder frem paa det amerikanske Marked, og der etableres Dampskibsruiter med moderne Fryseanlæg mellem disse Lande og De Forenede Stater for at kunne udvide denne Landbrugseksport. Men New Zealand og Australien gør ogsaa noget for at vinde Terræn. Der averteres i stor Stil. Det er selvfølgelig nødvendigt. Gør vore Landbrugsorganisationer noget? Eller er de tilfreds med at sige: »Hvad kan det nytte? Amerikanerne smækker bare en endnu højere Told paa Smørret.« Men det kan nytte. Selv om Tolden er høj, har vor Kronenedskæring gjort os fuldt konkurrencedygtige paa et Guldstandard-Marked som det amerikanske. Og det vilde være en mægtig Fordel ikke at være tvunget til at kaste hele vor Produktion paa det engelske Marked.

Men selvfølgelig maa vi avertere vore Varers Herlighed. Vi maa vedblive at fortælle Amerikanerne, at vort Smør er det bedste og det dyreste. Der er altid et stort Publikum i et stort Land, der vil have det dyreste og det bedste. Den Side af Sagen har vort Landbrug aldrig forstaaet, antagelig fordi det ikke betaler ordentlige Lønninger, og som Følge deraf ikke har faaet de bedste Mænd ind i deres Forretningsvirksomheder. De kunde tage Lære af Schweiz. Til Trods for den relativt høje Ostetold i Amerika, stiger Importen af Ost fra Schweiz Maaned efter Maaned. Men i *Saturday Evening Post*, det dyreste Averteringsorgan i Verden, findes ogsaa en Helse Annonce om Schweitzer-Ostens bedaarende Egenskaber. Hvorfor lærer vort Landbrug ikke af andre? Men maaske lærer vi kun fra os?

Det er ikke Landbruget alene, der forsømmer det amerikanske Marked. Ogsaa vore andre Erhverv faar ikke noget rigtig ud af dette købedygtige Marked. Man synes ikke at vide, at De Forenede Stater er Verdens største Importland. I alt Fald benytter man sig ikke deraf. Og uden Avertering i stor Stil nytter det ikke at ville erobre Amerika — nøjagtig den samme Maade, hvorpaa den amerikanske Industri

har erobret de evropæiske og oversøiske Markeder for deres Frembringelser. Men Tolden! Ja, i de 107 Aar Danmark og De Forenede Stater har staaet i Forretningsforbindelse med hinanden, har Gennemsnitstolden aldrig været lavere eller de toldfri Artiklers Antal større end nu. Da Danmark i 1825 undertegnede Handelstraktaten med Staterne, androg Gennemsnitstolden 35,13 Procent, medens de Varer, der gik toldfrit ind i Staterne kan beløbe sig til smaa seks Procent. I Dag er Forholdet det, at af De Forenede Staters samlede Import paa \$3,114,077,000 gaar de 66,83 Procent eller for \$2,081,123,000 toldfrit ind. Værditolden andrager i Gennemsnit 14,83 Procent imod 18,33 Procent i Aarene 1910/14. Hvis det var muligt af vor egen Gramsepose af Værditold og Vægttold og anden Slags Told at uddrage en Fællesnævner, vilde den sikkert ligge mindst ligesaa højt som den amerikanske. For vi er jo ikke noget Frihandelsland, som vi ynder at kalde os. Her er Told Reglen snarere end Undtagelsen.

WAIT AND SEE — Naar man ser de Betingelser, A GOOD POLICY hvorpaa flere Redere har sluttet med Soviet for den kommende Træløstæson, kan man trygt anbefale Rederierhvervet at følge det gode Raad, som Baltic and International Maritime Conference giver sine Medlemmer i dets sidste Cirkulære. Heri hedder det:

»Til alle Redere, som staaar overfor at tage en Beslutning af en eller anden Art, og som føler sig fristet til at acceptere brodløse Rater, fordi de ser andre Redere gøre dette, siger vi: Stop og tænk et Øjeblik paa, hvad der vilde ske, hvis Rederne vilde holde alle deres Baade ude af Markedet, for Eksempel i denne Maaned.«

Virkningen vilde ikke udeblive. De enkelte Redere vilde miste nogle Kontrakter, men det vilde kun sige, at deres Tab var saa meget mindre ved Aarets Udgang. Det vilde antagelig ogsaa betyde, at Raterne blev bedre for Resten af Sæsonen.

I sit Cirkulære indrømmer *Conferencen*, at Forslagene til planmæssig Oplægning eller Regulering af Fragtraterne aldrig er blevet gennemført. Dette skulde dog ikke forhindre, siger det paagældende Cirkulære, at Rederne havde et saadant System for deres egen Flaade baseret paa en financier Kalkule over, hvad der taler for eller imod at handle som foreslaaet af Conferencen.

## ASSURANCEMARKEDET MAA VÆRE FRIT

Det har vakt stor Opsigt, at det antydede Forslag til Revision af den norske Forsikringslov bestemmer, at Assuranceagenter ikke længere skal have Anledning til at formidle Assurance mellem udenlandske Selskaber og norske Redere; og Firmaet Wilh. Wilhelmsen har i Skrivelser til Justitsdepartementet indstændigt fraaadedt, at Forslaget bliver Lov.

En af »N. H. og S. T.«s Medarbejdere har i den Anledning haft en Samtale med Kaptajn W. Wilhelmsen for nærmere at høre hans Opfattelse af Spørgsmaalet.

— Vort Firma kan gaa direkte til London med sine Forsikringer, udtalte Kaptajn Wilhelmsen, saa os generer det ikke; men det kan skade Smaarederne, særlig de nyere. Man kan nemlig ikke forudsætte, at enhver norsk Reder har et intimt Kendskab til Londonmarkedet. Der bør derfor være Agenter, som kan opsamle Risikoerne og frembyde dem samlet i London, saa bedre Betingelser kan opnaas.

Teoretikerne, som skriver vore Love, vil borteliminere Mellemmændene; men Mellemmændene har sin store Mission, det mærker vi daglig i vor Forretning; og vi lærer stadig bedre at forstaa Betydningen af en god Mellemandsklasse.

— Hvad er Deres Erfaringer med engelske Selskaber?

— Vi har kun haft gode Erfaringer med dem. Det vilde være umuligt at dække vor Flaade alene i Norge, da de norske Selskaber bare holder nogle faa Procent i egen Risiko, medens Resten gaar til Reassurandørerne.

— I Krigs- eller Konflikttilfælde?

— Uden det engelske Marked vilde vi simpelthen køre fast i Tilfælde af Krig eller alvorlige Konflikter.

— Hvorledes ser De paa den Isoleringstendens, som ligger i Lovforslaget?

— Nu som vi daglig er Vidne til, at Landene isolerer sig saa stærkt fra hverandre, bør Søfartslandet Norge stritte mest mulig mod enhver Isolering, da Skibsfarten er udpræget international. Vi ser saa ofte i vore Telegrammer, at britisk Tonnage foretrakkes; og hvis vi nu i Norge skulde gøre Gengæld ved at rette en Brod mod det engelske Assurancemarked ved vore Love, vilde det sikkert vække Opmærksomhed og muligvis skade norske Forretningsinteresser. Vi bør ikke give England Paaskud til Repressalier overfor os.

Lad Assurancemarkedet være frit! Skibsfarten, som konkurrerer internationalt, maa ikke skades ved uheldige Lovbestemmelser.

I en typisk international Næringsgren, sluttede Kaptajnen, maa man ikke risikere at paadrage sig Uvilje ved misforstaaede nationale Love.

## S Ø S Æ T N I N G E R

## NYT DANSKBYGGET SKIB TIL POLEN

Ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes Lørdag den 30. April 1932 en ny Fragtdamper til Polish-British Steamship Company, Ltd., Gdynia.

Skibet døbt af Fru Legationssekretær Leitgeber med Navnet »Lwow«.

Tilstede var desuden af Værftets Bestyrelse Admiral C. Carstensen og Frue, Grosserer L. Nissen, endvidere Inspektør G. Scherffenberg, Bureau Veritas og Værftets Direktion m. fl.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde inellem P.P. 262' 0", Bredde 39' 3", Dybde 17' 1". Det bygges til Bureau Veritas højeste Klasse.

Skibet er en Fragtdamper af Shelterdecktypen.

Skibet har Apling for 12 Passagerer.

Lastrumskapaciteten er 115,000 cub. feet, hvoraf 50,000 cub. feet er indrettet som Kølerum for Landbrugsprodukter.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en vertikal Ventildampmaskine efter Lentz Systemet med Hoveddimensioner:

2 × 420 × 900 mm: 900 mm, udviklende 1375 IHK., samt 2 Kedler paa ialt 3700 sq.ft. Hedeflade, forsynet med kunstig Træk og Overheder.

Farten bliver 12 Knob.

Skibet er Søsterskib til s.s. »Lublin«, som er under Bygning til samme Rederi, og som vil være færdigt til Aflevering om en Uge, medens s.s. »Lwow« vil blive afleveret i Begyndelsen af Juni.

## TANKLÆGTER TIL ALFRED OLSEN &amp; CO.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Strandgade Værft søsattes i Dag en Tanklægte, Værftets Byggenummer 591-A, bygget for Regning Herrer Alfred Olsen & Co. A/S., her, i Vandet.

Lægteren bygges til Germanischer Lloyd's højeste Klasse. Dens Hoveddimensioner er følgende: 35 m × 7.3 m × 3.9 m, og Bæreevnen er ca. 520 Tons d.w. Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Tanklægteren fik Navnet »Veritas V«.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, d. 3. Maj 1932.

I den forløbne Uge har der været en betydelig mindre »all round« Forretning, og de toneangivende Markeder svigter helt, selv det hjemgaaende La Plata Marked.

Udsigterne kan ikke tegnes med lyse Farver, men i Tidens Løb er man jo blevet vant til lidt af hvert, og det kan ikke godt blive daarligere end det er og har været. Under Trælæssæsonen maa der nødvendigvis blive Anvendelse for en ret stor Flaade af de mindre Enheder, og de forskellige andre Sæsonmarkeder som Montreal, Donau og Sortehavet skal og maa behøve Tonnage, men der er langt igen, før der kan komme nogenlunde Balance i Forholdet mellem den tilstedeværende Tonnage og Efterspørgselen. Oplægningen pr. Dato er desværre saa stor som aldrig før, og man ser det Særsyn, at fuldt moderne Motorskibe forløjer i Bøjerne.

## TRÆLASTMARKEDET

er endnu uforandret med minimal Efterspørgsel og udpinle Rater.

750/800 Std. Kotka/Sharpness noteres til 35/- 36/- 500 Std. Yxpila/Dunkirk er sluttet til 34/- 435 Std. Trångsund/Dunkirk 33/6. 650 Std. Kemi/Grimsby 35/-. 650 Std. Lovisa/Antwerpen 43 Belgas. 700 Std. Trångsund/Antwerpen 42½ Belgas. 650 Fv. Syd-Finland/E.C. 30/-, 6/3 Losning. 1,150 Fv. Wiborg/Ghent el. Antwerpen 30/-. 1,350 Fv. Syd-Finland el. Antwerpen 29/6.

Leningrad noteres:

750 Std. W. Hartlepool 39/6d. 700 Std. London 38/-. 1,000 Std. Rotterdam 38/-. 800 Fv. Greaser 31/-.

Hvidehavet: Archangel/Ostende 1,040 Std. 48/3d., 900 Std. Aberdeen 46/-. 1,40 Std. Belfast 46/-. 1,200 Std. Leith 44/-. 640 Std. Newport 54/-. 1,025 Std. Newport 51/-. 1,600 Fv. Sunderland eller Immingham 44/9d. Mesane/Hull 735 Std. 54/9d., 645 Std. Grimsby 55/-.

Canada. 600 Std. Pugwash/W.B.E. I 52/6d. 55/- 1/2 Lossehavne. 6/700 Std. St. John/W.B.E. 55/- 57/6d. 1/2 Lossehavne.

## KUL, KOKS etc.

Østkysten/Randers noteres 4/- 4/3 2/2,500 T., Sønderborg 6/3 2/2,500 T. Koks, Karrebæksminde 4/7½d. 1,500 T., Seaham/Fredericia fik 2,700 T. til 4/-. Østkysten/Rønne 1,300 T. 5/1½d. Wales/Helsingør 2,100 T. 4/6d., Forth/Kotka 3,700 T. 3/7½d. og Danzig/Koivisto 3,300 T. 3/6d., 1,70, T. Losning.

## MIDDELHAVET

For store Baade til østlige Middelhavnshavne ligger Markedet noget fastere, men ellers er det hele uforandret med sørgelig liden Efterspørgsel. Østkysten/Algiers 7/- 7/3, Marseille 7/6d., Genua 6/- 6/6d., Porto Ferrario 9,000 T. 5/9d., Civita Vecchia 6,000 T. 6/9d. Wales/Barcelona 8/6d. 2,000 T., 8/3 3,000 T. Genua 5/6d. 8,500 T., 6/3d. 4,500 T., Øerne 6/9d., Pt. Said 6/10½d. 8,100 T., Istanbul 7/- 4,700 T. Rotterdam/Vest Italien 5/7½d. 8,000 T. Hjemgaaende er helt elendig og mange Baade bliver vist nodt til at søge til andre Markeder eller gaa hjem i Ballast. Frugt-sæsonen maa betragtes som færdig, og hverken Donau eller Sortehavet har nogen Forretning. Fosfat, Erls, Esparto etc. offereres sparsomt, til noget svagere Rater.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Ingen af disse Markeder har noget at byde paa. Montreal offererer og slutter til 8 c. A/R, 10½ c. Genua, 2/- 2/1½ U.K., 12½ 13 c. Sverige. Liner skal have akcepteret Tørn fra New York til Antwerpen 6 c., Rotterdam 5 c. Maj. Gulfen/U.K. 2/3d. 2/4½d., Grækenland 3/6d. Cuba/U.K. Cont. 7,700 T. 14/-; San Domingo/U.K. Cont. 2,300 T. 15/- og 7,000 T. Marseille 13/6d. Olickager Gulfen/Danmark indikerer \$4 pr. 1/10 Juni og Pacific/U.K. Cont. 21/6d. 22/- full cargoes, 20/- parcels.

## SYDAMERIKA

Efter flere Ugers livlig Forretning er det hjemgaaende Marked nu slappere med noget lavere Rater. Prompte Positioner slutes til 18/6 19/3 45/6,000 T., 17/6 18/- større og Maj/Juni 18/- 6,000 T., 18/9 5,500 Tons. Til Skandinavien fik 4,800 T. pr. Maj 20/9, Option U.K./H/H. 19/3, medens 7,000 T. rapporteres senere til kun 19/6 Stockholm Range. Udgaende Kul slutes fremdeles paa Basis af 9/- Buenos Aires, 8/- Rio, 8/6d. Montevideo — baade for Lastning i U.K. og paa Kontinentet.

Peru/Kontinentet 7,000 T. Sukker rapporteres sluttet til 21/-, Option Marseille 22/-.

## ØSTEN

Australia Markedet er endnu noget svagere. Efter nogle Befragtninger til 25/6d. fra Vestlandet, 26/9 Sydlandet pr. Maj/Juni, noteres nu max. 25/-, henholdsvis 26/- 26/6d. Sojabønner Dalney/Kontinentet

## MEDDELELSER FRA DANSKE REDERES RETSVÆRN

### BETALING AF GEBYRER TIL AGENTS OG

#### BROKERS I FRANSKE HAVNE

I den senere Tid har der ofte været Diskussion om Betaling af Gebyrer til franske Skibsagenter i de Tilfælde, hvor Certepartierne stiplede "steamer to be consigned to Charterers or their Agents on usual terms." Fra Rederiernes Side har man gjort gældende, at Skibet under ingen Omstændigheder var forpligtet til at betale mere end eet Mæglerhonorar, endskønt der i Afregningen var optaget to. Foreningen har undersøgt Spørgsmaalet nærmere og det viser sig, at naar den Agent, Skibet er bundet til, ikke er berettiget til at udføre det klareringsmæssige Arbejde paa Toldboden, har man yderligere maattet engagere en edsvoren Mægler (Broker), og deraf følger saa igen de to Gebyrer.

For at faa Klarhed over hvorledes Formanden for den franske Skibsmægler-Korporation ser paa dette Spørgsmaal, hidsætter vi hermed i Oversættelse det Svar, Foreningens Repræsentant i Paris har modtaget fra Mægler-Korporationen:

»Dersom en Befragter i Certepartiet har forbeholdt sig (og sine Agenter) Skibets Konsignation, og han som Følge heraf lader det adressere til *baade* en edsvoren Mægler og en Konsignatar, har Mægleren Ret til sin fulde, ved officiel Tarif fastsatte Courtage, og Konsignatøren har Ret til et Agency-fee.

Dette er bekræftet ved Handelsretten i Le Havre, Dom af 15. November 1927, Aff: Salling v/ Langstaff, Ehrenberg & Co. Jeg forstaaer virkelig ikke, at en Reder lader sig binde til en saa upræcis Klausul: receivers agents — og saaledes udsætter sig for at maatte betale dobbelt Courtage — naar de edsvorne Mæglere er fuldtud i Stand til, i hvilket som helst Tilfælde, at varetage alle Skibets Forretninger. Vi har altid fastholdt dette, og det er desuden fornylig blevet udtrykkelig fastslaaet ved Overretten i Bordeaux.

Man maa derfor tilraade Rederierne ved Fragt afslutningerne at paase, at der i Stedet for »Agents« kommer til at staa »Broker«.

### Protester

I visse Tilfælde er Protest ogsaa nødvendig efter hollandsk Ret, saaledes navnlig naar Skib eller Ladning har lidt Skade i Lastehavnen eller paa Rejsen. Herom fastsætter den hollandske Solov (2. Bog af Handelslovbogen) Art. 353 følgende Regler:

Kaptajnen kan efter Skibets Ankomst til en Havn notere Protest for Notarius Publicus angaaende de Begivenheder, der har fundet Sted paa Rejsen.

Hvis Skib eller Ladning har lidt Skade eller en usædvanlig Begivenhed har fundet Sted, skal Kaptajnen sørge for, at i det mindste en foreløbig Protest noteres paa det Sted, hvortil Skibet ankommer — eller en nærliggende Plads — inden 48 Timer efter Ankomsten. — En fuldstændig Protest skal afgives inden 8 Dage efter den foreløbige Protest.

Naar Protest skal noteres i de hollandske Kolonier, skal Kaptajnen henvende sig til de kompetente Myndigheder dér. Udenfor de hollandske Kolonier noteres Protesterne for en hollandsk Konsulatsejersmand eller, hvis en saadan ikke findes paa Stedet, for de kompetente Myndigheder.

I Tilslutning til Reglerne i Art 353 bestemmer Art. 354, at der ved Beregningen af de ovenanførte Tidsfrister ikke skal includeres Søndage eller lignende Dage. I fremmede Lande skal lovbestemte Helligdage, der i Almindelighed anerkendes, ikke medregnes.

Om Betydningen af disse Søprotester udtales i den hollandske Sølovs Art. 356, at Domstolene kan acceptere en Søprotest som tilstrækkeligt Bevis for de Begivenheder, der berettes om i Protesten. Vore Advokater i Holland oplyser i denne Forbindelse, at Retten i Sager angaaende Ladningsbeskadigelse ofte har accepteret en Søprotest som tilstrækkeligt Bevis, samt at Ladningsejere og Ladningsassurandører ligeledes plejer at acceptere Kaptajnens Søprotest som fuldt Bevis for, hvad der er passeret under Rejsen.

I Betragtning af den korte Frist, Art. 353 fastsætter for Afgivelsen af Søprotester, udtaler vore Advokater, at det er tilraadeligt at notere Protest ogsaa i Tilfælde, hvor der blot er Muligheder for, at Skade kan være sket paa Skib eller Ladning.

### FRAGTBERTNINGEN *fortæst*

er værd 23/6d. og Vladivostock/Hamburg og Hull 7,500 T. 26/3d. Rangoon/Gdynia tog 9,500 T. til 25/6d. Option A/H 24/6d., Bombay/U.K. Cont. 8,000 T. 21/d.w. Saigon/Cuba indikerer 29/- 5,500 T. Ris og Saigon/Liverpool 26/3 5,000 T. Rismel. Majs Syd Afrika/U.K. Cont. offereres til 16/3 Basis Cape Town-Durban range. Kul Durban/Karachi 8/-. Sukker Durban/Montreal Juli/Aug. 17/- 17/6 7,000 Tonner.

### TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er slapt og interesseløst.

35/4,000 T. betinger vanskelig over 65c. for Rundrejse. 25/3,000 T. 70/80c. 2,450 T. Lev. St. John Tilbagelev. U.S. North of Hatteras 80c. 8,355 T. Lev. Hampton Roads Tilbagelev. Canada via Gulf 65 c. 6,280 T. Lev. Gulf Tilbagelev. Canada 85 c. 2,400 T. Lev. New York Tilbagelev. U.S.N.H. 97<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c.

Tank. Der rapporteres en Del nye Afslutninger — mest for enkelt Rejse, men ogsaa for 5/6 fortløbende Rejser, og en forøget Efterspørgsel maa vel snart hjælpe paa Fragterne.

### POLENS KULEKSPORT I MARTS 1932

Gesandtskabet har herved den Ære at indberette Tallene for de fra Polen i Marts Maaned d. A. eksporterede Kvanla Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	1 1000 Tons 1932 Marts
Østrig .....	117
Czekoslovakiet .....	53
Jugoslavien .....	1
Ungarn .....	1
Danmark .....	107
Norge .....	69
Sverige .....	113
Finland .....	1
Lettland .....	6
Lithauen .....	7
Memel .....	1
Island .....	6
Belgien .....	21
Frankrig .....	45
Holland .....	8
Italien .....	104
Schweiz .....	14
Rumænien .....	1
Spanien .....	1
Algier .....	12
Bunkerkul .....	20

Ialt .... 708

## KULUDFØRSLEN OVER GDYNIA HAVN I MARTS MAANED 1932

Vicekonsulatet i Gdynia meddeler, at der udførtes i Maanedens Løb 257,722.3 T., deraf til Danmark 54,623.5 T. mod 243,894.6 T., deraf til Danmark 43,580.6 T. i Februar Maaned 1932.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Algier .....	6,320
Belgien .....	14,844.5
Danmark .....	54,623.5
Frankrig .....	10,247.5
Grækenland .....	5,165
Holland .....	14,610
Lettland .....	3,633
Norge .....	42,735.8
Sverige .....	98,433
Italien .....	7,100

257,722.3

## MODERNE NAVIGATIONS MIDLER

Af Orlogskaptajn R. West.

FORST

### V.

#### Ekkolodning.

Tanken at maale Vanddybden ved den Tid en Lyd-bølge er om at gaa fra en Afsender i Skibets Bund til Havbunden og tilbage til en Modtager, der ligeledes er anbragt i Skibsbunden, er ikke ny. Lydens Hastighed i Vandet har længe været kendt — den er omkring 1500 m pr. Sekund afhængig af Vandets Temperatur og Tæthed.

Disse Variationer er dog saa smaa, at de ingen Rolle spiller for den praktiske Navigation, og til videnskabelige Undersøgelser haves Tabeller til Retelse. Man behøver saaledes kun at maale Tidsforløbet fra Afsending til Modtagning for at kunne udregne Dybden, men de Tidsforløb, det drejer sig om, er meget smaa (for 25 m's Dybde er

Tiden saaledes  $\frac{25 \times 2}{1500}$  Sekunder =  $\frac{1}{30}$  Sekund), saa smaa

at man ikke tidligere har kunnet maale dem, og derfor ikke har kunnet benytte Metoden.

Denne Vanskelighed er man nu kommet fuldstændig ud over, idet det er muligt ad elektrisk Vej at registrere langt mindre Tidsforløb og med fuldkommen Nøjagtighed. Der er derfor mange udmærkede Konstruktioner til Købs. Apparaterne er meget lette at betjene, idet man som Regel kun har at trykke paa en Knap, hvorved hele Apparatet sættes i Funktion og automatisk saa at sige kontinuerligt angiver Dybderne. Der findes 2 Systemer, nemlig:

*det akustiske Ekkolod og*

*det ultra-sonore Ekkolod.*

Ved det akustiske Ekkolod udsendes der fra Bunden af Skibet en Lyd, enten af en Knaldpatron eller af en elektrisk Hammer, der slaar paa en Membran. Lyden forplantes i Vandet til Havbunden og kastes tilbage til en Modtagermembran i Skibsbunden. Modtagelsen registreres ad elektrisk Vej, saaledes at Vanddybden aflæses direkte. Al Betjening og Aflæsning foregaar i Bestiklukafet.

Det ultra-sonore Ekkolod virker efter samme Princip, kun er det ikke Lydbølger, der udsendes, men elektriske, ultra-sonore (højfrekvente) Bølger.

Til begge Systemer kan knyttes Registreringsapparater, der tegner Kurver for Vanddybden. Ekkoloddeapparaterne kan benyttes paa alle Vanddybder fra 5 m til over 10,000 m, og de er driftsikre og forholdsvis billige i Anskaffelse. Endvidere har de følgende Fordele fremfor det tidligere nævnte almindelige Dybdelod:

*Lodskuddene er nøjagtige.*

*Lodskuddene tages paa faa Sekunder uden Hensyn til Dybden.*

*Navigatoren lodder personlig uden Assistance af andet Mandskab.*

*Lodskuddet tages ret under Skibets Kol og aflæses i samme Øjeblik, man lodder.*

*Man vil lodde hyppigere, da der ikke kræves Betjeningsmandskab.*

## DEN GALE VEJ

Nedgangslinien i Oplægningerne er desværre ikke blevet fulgt. Tværtimod viser Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik pr. 3. Maj igen en Stigning, svarende til ca. 11,000 Tons Dødvægt. Oplægningerne andrager nu 112 Skibe paa 234,849 Bruttotons eller 361,813 Dødvægttons.

En lille Mangel ved Ekkoloddet er imidlertid, at det ikke angiver Bundarten, men denne Mangel synes man til dels at have afhjulpel, idet man af de forskellige Vibrationer i den tegnede Dybdekurve kan afgøre Bundartens Beskaffenhed.

### VI.

#### Loggen.

Walkers bekendte Slæbelog er med de sidste Forbedringer — Kuglelejer i lukket Oliebad, der bogstavelig ophæver Friktion og overfladiggør Smøring, samt elektrisk Overføring til Aflæsning i Bestiklukafet — en nem, god og billig Log, men dens Visning er ikke altid paalidelig ved smaa Farter og i Søgang, og det vil altid være en Gene at have en Log slæbende udenbords. Opfindere har derfor gennem mange Aar eksperimenteret med Fremstillingen af et i eller paa Skibet fastsiddende Loggeapparat, som selv i Søgang og for alle Farter automatisk kan vise saavel Skibets Fart som dets udløbne Distance, og Opgaven er løst tilfredsstillende ved Elektrologgen. Der findes to Principper, nemlig:

*den dynamiske Log og*

*den statiske Log.*

Den dynamiske Log benytter Vandets Bevægelsesenergi i Forhold til Skibet til at drive en paa Skibsbunden anbragt Skrue — Vandturbine —, hvis omdrejende Bevægelse ad elektrisk Vej overføres til Fart- og Distance-Maalere i Bestiklukafet.

Den statiske Log er i Hovedprincippet konstrueret som et Pitotrør. Midtskibs i Skibsbunden anbringes to ganske korte Rør, der ikke virker generende i nogen Retning. Det ene Rør har Aabningen forefter og det andet vinkelret ud fra Diametralplanet, og begge Rør er sat i Forbindelse med hver sin Side af en Membran, der som Regel er anbragt i Maskinrummet. Naar Skibet sejler, vil der komme Overtryk i Røret med Aabningen forefter, dette Overtryk vil bevæge Membranen, hvis Bevægelse ad elektrisk Vej overføres til Bestiklukafet, hvor saavel Fart som udløbne Distance kan aflæses. Rørene kan gennemblæses, saafremt Tang eller lignende skulde sætte sig fast i dem, ligesom de, hvis de bøjes eller paa anden Maade beskadiges, selv under Gang let kan skiftes indfra ved et ganske simpelt Arrangement. Dette Apparat er gennemprøvet og har vist sig paalideligt og driftsikkert, ligesom det er billigt at anskaffe og nemt at installere.

### VII.

#### Sekstanten.

Det nyeste og bedste paa Sekstantens Omraade er *D Snækkesekstanten med Mikrometeraflæsning.*

Paa denne er den gradinddelte Limbes Yderkant snækkeskaaret i hele sin Længde; paa Alhidaden er anbragt en Snække, der er i Indgreb med Limbens Snækkekrands, Snækkens Aksel er forsynet med en Tromle med Inddeling paa Omkredsen fra 0—60 Minutter. Naar Tromlen staar paa 0, viser dens Indeks fuld Grad paa Limben, og en Omdrejning af Tromlen Ilytter dens Indeks 1 (en) Grad paa Limben. Man aflæser saaledes fulde Grader paa Limben og Minutter og eventuelle Dele af Minutter paa Tromlen. Ved denne Anordning kan Alhidaden be-

væges med Finskruden langs hele Limben; ønskes en hurtig Bevægelse, trykkes paa en Fjeder og Alhidaden er fri af Limben, saa at den kan bevæges direkte med Haanden. Elektrisk Belysning fra et Tørellement i Sekstantens Haandtag letter Aflæsningen. Denne Sekstant er bedre end de tidligere benyttede, idet Mikrometeraflæsningen er simple end Nonieaflæsningen, ligesom det er en Forbedring, at Alhidaden kan bevæges langs hele Limben med Finskruden i Mod sætning til de andre Sekstanter, hvor Finskruevendingen var begrænset til Skruens Vandring i Skruemoderen.

Opmærksomheden henledes paa de mange i den senere Tid fremkomne særdeles fortæffelige *Tabellværker*, saasom »Martelli's Tabeller, short and easy«, »The summer line of position«, »H. O. Nr. 203 og 204« samt »H. O. 208«, hvis Brug i den praktiske Navigation betyder forøget Sikkerhed og mindre Tid til Udregning. Brugsanvisning findes i Bøgerne.

Endelig skal omtales forskellige smaa handige Instrumenter til Udregning af astronomiske Observationer.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde bar 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m. I Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m. I østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m. I Trafikhavnen 7,6—8,8 m. I Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Parvandet 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. — Loda- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjet fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttfæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Partøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

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

### Svørometret eller Navigationsberegneren

Uden at komme nærmere ind paa dette Apparats ret udviklede Konstruktion, skal blot nævnes, at dets Princip er ved Hjælp af den nautiske svenske Trekants Stykker at sammensætte et Billede af Ækvator- og Horizontgradnettet, saaledes at Trekanten dannes, og de ukendte Stykker kan udlages med stor Nøjagtighed.

Regnemaskinen er konstrueret til Højdens Beregning efter den almindelige astronomiske Grundformel. Resultatet, Højden, udtages med  $\frac{1}{10}$  Minuts Nøjagtighed.

Til Slut skal blot anføres, at ethvert Skib altid bør have de nyeste *Søkort* til sin Raadighed og selvfølgelig rettede til Dato i Henhold til *Efterretninger for Søfarende*, og at Anskaffelsen af det bedste og mest moderne Navigationsmateriale maaske nok i Øjeblikket synes overvældende, men at det i det lange Løb vil betyde større Sikkerhed i Førelsen af Skibet og Indvinding af Tid, saaledes at den forøgede Udgift hurtigt atter vil være indtjent.

### 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Partøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Partøjer og større Partsladningspartøjer. Kul- og Oliefyldere (rl. Naar Loda benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca.  $\frac{1}{4}$  mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran lødende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Plydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

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

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Parvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Partøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulornød, Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt 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. Kølhallsplads, Ophalingsbedding for mindre Partøjer.

### RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ør, Udg. 35 Ør. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpr. f. Tilged. 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 moderat Takst. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## SAMARBEJDE ELLER ØDELÆGGENDE KONKURRENCE?

I Deres Blad af 7. April offentliggjorde De et fyldigt Uddrag af et Brev, som ifjor fremkom i et Nummer af det førende græske Skibsfarts-Ugeblad, og hvori der toges til Orde for internationalt Samarbejde som den hurtigste og eneste fornuftige Vej ud af den mislige Situation, i hvilken Tramp-Skibsfarten befinder sig og forelagdes en Plan, som især har været forelagt Baltic and International Maritime Conferencens Executiv Komité, der anbefalede Artiklens Offentliggørelse i Pressen, saaledes at man kunde faa de ledende Rederes Mening om den at høre.

Da jeg kender Deres store Interesse for alle Sager vedrørende Skibsfart, haaber jeg, som Forfatter af nævnte Brev, at De vil tillade mig gennem Deres verdenskendte Blads Spalter at rette en Henstilling til Skibsfarts-Verdens sunde Fornuft og Forretningssans om, at den gør et alvorligt Forsøg paa at afværge, uden yderligere Ophold, den overhængende Katastrofe ved at se bort fra al forbigangen og nationalistisk Fordom.

Vi har i arevis kæmpet med hverandre om, hvem der skulde erobre den næste Fragt, som kom paa Markedet fra for Eksempel Bristolkanalen til Buenos Aires til 9/- eller 8/- til Rio/Santos; konkurreret om Befragternes Gunst for at transportere deres Ladninger med et uhyre Tab under Forøvelse af værdifulde og surt fortjente Midler og behæftende Fremtiden ved en ødelæggende Konkurrencekrig uden nogen som helst Udsigt til en varig Løsning af Problemerne, fordi selv de, der overlever den nuværende sindssvage Kamp, kun vil bidrage til at forberede den næste Fragtnedgang og yderligere Tab.

Det er bleven sagt, at den bedste Løsning er den, at de mest modstandsdygtige bliver tilbage, hvilket menes at være den eneste korrigerende Fremgangsmaade, der er i Overensstemmelse med de anerkendte økonomiske Love. Men efter de Erfaringer, vi har høstet de sidste faa Aar, kan vi afgjort ikke vedvarende erklære os enig med denne Teori, og er vi stadig besjælede af intel større end en ødelæggende og ond Følelse af Glæde over den mulige Fordel, som andres Ulykke vil bringe?

Kan vi ikke sætte til Side Fortidens middelalderlige Ideer, der undergraver vor Styrke, og hæve os til en mere civiliseret Tankegang, der er i Overensstemmelse med de klare Raad, vi har modtaget fra de fremragende Folk, der har studeret de nuværende Forhold? Den sidste Young Plans raadgivende Komités gennemtænkte Slutning var for Eksempel: »Verdens Samarbejde eller Katastrofe.«

I et meget betydningsfuldt Interview, som Dr. Brüning tilstod Mr. Ward Price, gjorde han det ogsaa klart, at de forskellige Verdens-Interesser greb saaledes ind i hverandre, at den eneste virkelige Vej tilbage til normale Forhold laa gennem sundt internationalt Samarbejde ikke alene i Politik, men i Finanssvæsen, i Industri og Handel. Det er utvivlsomt det rigtige Raad, og det maa blive et universalt Hjælpemiddel, fordi det, naar alt kommer til alt, kun er almindelig sund Fornuft under de nye Verden omfattende Forhold.

Den nuværende Verdenskrise er ikke nogen almindelig Depression, men en Ulykke, der hæver sig ud over politiske Grænser og kræver et intelligent Samarbejde af alle, saaledes at Krak i stor Stil kan blive undgaaet. Det er derfor stædig Kortsynethed vedblivende at betragte den nuværende Krise som forbigaaende i Stedet for som en dybtgaaende Krise, opstaaet som Følge af mægtige Forandringer i Forholdene i Verden.

Det er nødvendigt, at vi tænker paa en anden og moderne Maade. Jeg tror, at det nu almindeligt anerkendes, at Individualismen er i Færd med at vige for en Tid af udpræget Samarbejde i videnskabeligt rationaliseret Arbejde. Jeg vil hævde, at en international Rationalisering af vor Industri vil blive til national Fordel for alle de Lande, der dellager i den. Vor Industri er den mest internationale af alle; Aarsagerne til vore Vanskeligheder er utvivlsomt internationale, og efter min Mening kan kun en samlet Bestræbelse løse vore Problemer. Medens der endnu er Tid, kan vi maaske klare Skærene ved at forene vore Kræfter. Uden yderligere unødvendigt Ophold bør vi i Fællesskab tage de fornødne Forholdsregler for at bringe vor Industri tilbage paa en sund økonomisk Basis.

Jeg foreslaar, at The International Chamber of Shipping tager Initiativet til Sammenkaldelsen af en repræsentativ Konference til Undersøgelse af de forskellige Planer, der er blevet fremsat. Selv om jeg er fuldkommen klar over de enorme Vanskeligheder, der stiller sig i Vejen for en international Ordning indenfor vor Industri, tror jeg dog, at den Nødvendighed, vi alle føler, af en Bedring i Fragterne og af Værdien af Tonnagen, er saa stor, at det, saafremt vi har de rigtige Ledere, naar alt kommer til alt, ikke vil vise sig saa vanskeligt, som vi tror, at opgive de sindssvage nationale Fordomme, individuelle Synspunkter og personlige Interesser for en sundere Samarbejds Politik, eller skal vi sige Sideordnethed, naar man bliver klar over, at en fælles Bestræbelse vil være til Fordel for alle. Naar først den rette Aand er til Stede, skulde de mange komplicerede tekniske Detailler i en hvilken som helst Plan ikke være uovervindelige.

Opsættelse er Tidens Tyv! Lad os derfor ikke spille mere Tid og Penge. Det er det rette Øjeblik til at forsøge noget nyt, der kan afværge den fælles Fare, som truer selve Eksistensen for os alle, svage som stærke! Med en god Vilje skulde vi være i Stand til at finde og antage nye fremadskridende Metoder til at imødegaa de nye Forhold, der er opstaaet, saaledes at det bliver os muligt paa en ordenlig og lykkelig Maade at nyde Frugterne af vort Arbejde i vor Industris ædle Traditioners Aand.

Naar først Stabilitet er tilvejebragt, skulde vi kunne hjælpe ikke blot os selv, men ogsaa den anden vigtige og nødstedte Industri, Skibsbygningen, idet vi saa vilde være i Stand til at lægge vore Planer for et Fornyelsesprogram for forældet Tonnage.

Dristighed i Tanke og Handling har altid været Grundlag for Fremskridt.

»Realist« i Fairplay.

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I MARTS 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter følgende om Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Marts Maaned 1932:

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	4,684.4	2,373,800	60,171.9	8,669,367
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf.....	1,130.0	1,042,224	1,147.9	715,797
3. Træ og Trævarer .....	461.2	244,481	57,230.2	5,427,573
4. Bygningsmateriale og kemiske Frembringelser deraf..	138.8	132,026	615.4	39,180
5. Brændselsstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf	11,524.6	856,877	197,350.0	3,898,011
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	2,203.9	1,472,696	4,350.2	1,111,833
7. Ertls, Metal og Metalvarer .....	11,894.7	2,321,725	1,563.7	706,338
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser .....	500.9	140,532	1,144.4	276,146
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,447.6	4,137,593	68.1	208,135
10. Beklædning, Galanterivarer .....	0.9	17,335	0.2	1,825
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	320	—	45,100
Ialt .....	33,987.0	12,739,609	323,642.0	21,099,305

Til Sammenligning med Februar Maaned skal anføres, at Indførslen da androg 19,890.8 T. til en Værdi af 9,085,210 G. Der er altsaa en Opgang paa c. 14,000 T. til en Værdi af c. 3.7 Mill. G. Værdistigningen hidrører hovedsageligt fra Gruppe II, Dyriske Produkter med ca. 200,000 G., Gruppe V, Brændselsstoffer ca. 500,000 G., Gruppe VI, Kemiske Stoffer ca. 1 Mill. G., Gruppe VII: Metalvarer ca. 1.2 Mill. G., Gruppe IX: Tekstil ca. 1 Mill. G.

Udførslen androg i Februar Maaned 381,051.8 T. til en Værdi af 23,057,008 G., altsaa en mindre betydelig Ned-

gang paa ca. 2 Mill. G., hovedsageligt hidrørende fra Gruppe I: Levnedsmidler med ca. 1 Mill. G., Gruppe III: Træ med ca. 1 Mill. G.

Den hovedsagelige Indførsel bestod af ca. 3,700 T. Sild, ca. 1,100 T. animalsk Fedt og Olie, ca. 8,400 T. Kul, medens den hovedsagelige Udførsel bestod af ca. 6,200 T. Rug, ca. 8,600 T. Byg, ca. 4,000 T. Hvede, ca. 1,700 T. Hvedemel, ca. 43,500 T. Ransukker, ca. 1,000 T. Melasse, ca. 54,000 T. Træ, ca. 240,600 T. Kul, ca. 2,300 T. Koks, ca. 3,200 T. Salt, ca. 1,700 T. Zink, ca. 2,000 T. Metalvarer.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182-482    Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN    Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG»

FREDERIKSHAVN

**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

FREDERIKSSUND

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON»**A. J. HOLM**EDSV. SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSSUND**TELEFON: 446  
TLGR.-ADR.: MÆGLEREN

Vandstand i Havnen 5,2 m.

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 15TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS»

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKE**(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK**    Telegr.-Adr.: »Fisker»  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KOLDING

**Rasmus Christensen**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SHIPBROKER - SCHIFFSMÄKLER  
**AARHUS**

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

**A. GJØRDING****KOLDING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 1810 OG 1811

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. 8

ASSENS

**ALFRED LARSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. - 6 - 16 - 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN»

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## Nedsættelse af tyske Havneafgifter

Havneafgifterne er i alle preussiske Statshavne blevet nedsat med 10 pCt.

Generalkonsulatet i Hamborg meddeler, at de hamburgske Knjgebyrer er blevet nedsat betydeligt, i visse Tilfælde hele 25 Procent.

## Leiths Havneafgifter nedsættes

Som et Resultat af The Baltic and International Maritime Conferences Repræsentanters Rejse til U. K. for nogle Maaneder siden foreligger nu Meddelelse om nedsatte Havneafgifter i Leith.

Nedsættelsen regnes fra 17. Maj og omfatter Skibe, som laster Kul i Leith. Havneafgiften for saadanne Skibe nedsættes fra 10 til 8 pence pr. Netto Reg. Ton for de første 8 Rejser i Aaret og derefter til 2½ pence for hver yderligere Rejse i samme Aar.

## Lodsdirektøren fratræder

Det foreligger nu officielt, at Lodsdirektør, Kaptajn C. L. Nielsen fra Udgangen af Juni Maaned trækker sig tilbage efter tyve Aars Tjeneste i Lodsvæsenet.

Lodsdirektør Nielsen, der fylder 70 Aar samme Dag han tager sin Afsked, havde en tyveaarig Tjenestetid i den danske Marine inden han i 1912 gik over til Lodsvæsenet. Han blev Premierløjtnant i 1885, og gik derefter i nogle Aar i italiensk Orlogstjeneste, deltog i »Valkyrien« Tøgt til Østasien i 1899—1900 og udnævntes kort Tid efter til

Kaptajn. I nogle Aar var han Fiskeriinspektør, senere Vagerinspektør og i 1910 Chef for »Islands Falk«.

Kaptajn C. L. Nielsen havde ved sin dygtige Udførelse af disse forskellige Hverv henledt Opmærksomheden paa sig, og da Stillingen som Lodsinspektør i 1912 blev ledig, overtog han Posten og udtraadte derefter af Marinen. I 1919 udnævntes Kaptajn Nielsen til Lodsdirektør, og med megen Dygtighed og forstaaende Varetagelse af Stillingen har han været det danske Lodsvæsen en udmærket og afholdt Leder.

## 6.455 færre Arbejdsløse

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede ledige den 29. April 1932 111,130; heraf var 19,482 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 117,585 og 22,652.

## Kommunister paa Spil

Nogen Tid før Esbjergbaaden »A. P. Bernstorff«s Afgang fra Esbjerg Havn Mandag Eftermiddag forsøgte en Flok Kommuniste med et Par københavnske Kommuniste i Spidsen at bevæge Skibets Søfyrbødere til at gaa fra Borde.

Kommunisterne samlede sig paa Havnekajen og fik nogle af Søfyrbødernes Tale.

Disse nægtede imidlertid bestemt at nedlægge Arbejdet, og ved normal Afgangstid forlod Eksportbaaden Havnen, fuldt lastet med Landbrugsprodukter.

## PERSONALIA

## Dødsfald

Fhv. Skibsfører, Løjtn. Carl Berg, Sønderho paa Fanø, er torsdag efter et kort Sygeleje afgaaet ved Døden i sit Hjem, 76 Aar gammel. Berg var af gammel Sømandsæl, tog tidlig Navigationseksamen og Løjtnantseksamen, sejlede derefter en kort Tid i Marinens Tjeneste og fik her efter sin Faders Barkskib at føre, men maatte saa grundet paa svagt Helbred forlade Søen og startede en Fiskeeksportforretning i Fredericia, som han drev i nogle Aar, hvorpaa han solgte den. Dernæst flyttede han til sin Fødeby Sønderho, hvor han overtog et Udsalg fra Crome & Goldschmidt, som han har drevet i en Aarrække til sin Død. Han efterlader sig Hustru og 3 voksne Børn. Skibsførerforeningen har sendt en smuk sign. Krans til hans Baare. Berg var i nogle Aar Medlem af Sønderho Sogneraad og Sønderho Menighedsraad samt Kommunekasserer. Berg var med sit lyse Hoved og hele sin elskværdige Fremtræden afholdt af sine Bysbørn, saa gennem Aarene blev der da ogsaa kaldt paa hans Arbejdskraft.

## 25 Aars Jubilæum

Landstingsmand, Konsul J. Villemoes fejrede 1. Maj 25 Aars Jubilæum, idet han den nævnte Dag for 25 Aar siden etablerede sig i Esbjerg ved i eget Navn at paa-begynde et Kulfirma, der gennem Aarene har udviklet sig til at blive et af Provinsens største. For nogle faa Aar siden flyttede Hr. Villemoes til Hovedstaden og lod da nogle Esbjergensere faa Del i Firmaet, som han da omdannede til Aktieselskab, og han overtog da Lunds Teglværker ved Esbjerg, og Aaret forud havde han købt en ny Damp. Consul Villemoes har i den danske Søfarts- og Handelsverden ved sin Dygtighed, sit joviale Væsen og sin Uegennyttighed skabt sig en anset Position.

— Kapt. Jens Lydom, Fører under Vandbygningsvæsenet med Station i Helsingør, kan 1. Maj fejre sit 25 Aars Jubilæum i Vandbygningsvæsenet. Han er Skippersøn fra Sønderho og har tidligere i en Aarrække haft Station i Esbjerg.

## POSITIONSLISTE PR. 3. MAJ 1932

## A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Bloeh, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aara, Hjorth, afg. Methil 22.4. til Pescara.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Hongkong 30.4. til Shanghai.  
s.s. Alabama, Karstensen, afg. Santos 27.4. til Kbhvn., Aabenraa og Aalborg.  
s.s. Algarve, Lund, afg. Kbhvn. forv. 4.5. til Antwerpen.  
m.s. Alsia, Heindorn, pass. Gibraltar 2.5. p. R. t. London.  
s.s. Alsund, Petersen, afg. Santiago 27.4. til Norfolk.  
m.s. Amerika, Knudsen, afg. Puntarenos 25.4. til Los Angeles Harbor.  
m.s. Annam, Skjoldam, ank. Newcastle 30.4.  
s.s. Argentina, Juul-Larsen, afg. Aalborg forv. 2.5. til Vejle.  
m.s. Arizona, Sonne, afg. Larvik 13.4. til Buenos Aires.  
m.s. Asia, Jørgensen, pass. Point de Galla 29.4. p. R. t. Suez.  
s.s. Askø, Langlykke, afg. Tynen 30.4. til Kbhvn.  
m.s. Astoria, Nørregaard, ank. Geraldton 28.4.  
m.s. Australien, Wolff-Jørgensen, pass. Gibraltar 28.4. p. R. t. Genoa.  
m.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimshby Ruten.

## B

s.s. Beira, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. Bellona, Hansen, afg. Newcastle 2.5. til Aalborg.  
s.s. Benedikt, Fjeldborg, Kbhvn.-Nyköbing F. Ruten.

s.s. Bergenhus, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. Bogø, Michelsen, ank. Bordeaux 24.4.  
s.s. Bothal, Hansen, ank. Danzig 28.4.  
m.s. Boringia, Væring, ank. Marseilles 1.5.  
m.s. Bornholm, Petersen, afg. Antwerp 27.4.  
s.s. Brasilien, Botfeldt, afg. Aarhus 29.4. til Buenos Aires.  
m.s. Bretagne, Berndsen, afg. Puerto Gabots 29.4.  
s.s. Bretland, Hansen, ank. Grangemouth 2.5.  
s.s. Broholm, Ankersen, afg. Marseilles 2.5. til Genua.  
s.s. Brosund, Nielsen, afg. Torrevieja 29.4. til St. Johns.

## C

m.s. C. F. Tietgen, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. C. P. A. Koch, Clausen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. 5. 1932

LONDON . . . . .	18,25	MADRID . . . . .	39,75
NEWYORK . . . . .	5,00	AMSTERDAM . . . . .	203,25
BERLIN . . . . .	119,10	STOCKHOLM . . . . .	91,70
PARIS . . . . .	19,80	OSLO . . . . .	92,60
ANTWERPEN . . . . .	70,00	HELSINGFORS . . . . .	8,55
ZÜRICH . . . . .	97,35	PRAG . . . . .	14,95
ROM . . . . .	25,90		

s.s. *C. P. A. Koch*, Clausen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 24.4. til Kbhvn., Aabenraa og Aarhus.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Antwerpen 1.5.  
 s.s. *Chile*, Hansen, pass. Ushant 2.5. p. R. t. Freemantle.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Scilly Isl. 27.4. p. R. t. Baton Rouge.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 29° 9' S. 44° 50' W. 27.4. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Houston 29.4.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Melbourne 14.4.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Cardiff 29.4. til Lissabon.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Methil f. B. 18.4. til Boston.  
 s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, ank. Riga 27.4.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 22.4.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Nyborg 30.4.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Antwerpen 16.4. til Savannah Ga.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 28.4.  
 s.s. *Douro*, Holm, ank. Kbhvn. 1.5.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Thorshavn 2.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antwerpen 27.4. til Casablanca.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Antwerpen 23.4. til Malta.  
 s.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Egeloft, ank. Burntisland 30.4.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Nakskov 1.5.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Rotterdam 30.4.

## F

s.s. *Falken*, Hull, i Dok.  
 s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fiona*, Kragelund, ank. Rotterdam 2.5.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Newcastle 5.4. til Rosario.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 30.4.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Rouen 1.5.  
 s.s. *Frederik VII*, Mechlenburg, afg. New York 23.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Grangemouth 15.4. til U.S.A. Northern Range.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## KØBENHAVN

## MARIUS NIELSEN &amp; SØN

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusen«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

## RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

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

## NAKSKOV

## Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

## NYBORG

## THOMAS WANG

Edsvoren Skibsmægler

NYBORG

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

## SVENDBORG

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

## NØRRÉSUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRÉSUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## SØNDERBORG

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SØNDERBORG

TELEFONER: 269 — 469

TELEGR.-ADR.: »CODAN«

## VEJLE

## F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**STEGMANN**  
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
 TELEFONER 18-718-918  
 STATSTELEFON 18  
 TELEGRAFER "STEGMANN"  
 NØRRÉSUNDBY

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, i Dok.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. La Romana 25.4.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, forv. Helsingør 3.5. til Swansea.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Amsterdam 2.5.  
 s.s. *Haljdan*, Ørbeck, ank. Riga 29.4.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 23.4.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Odense 30.4.  
 s.s. *Hroar*, Nielsen, i Dok.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. forv. Dakar 2.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Constantza 1.5. til St. Malo.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Dunkirk 1.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 2.5. til Island.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 22.4. til Levis/Quebec/Montreal.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Port Said 27.4. p. R. t. Mar-seilles.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 1.5.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Preston 21.5. til Manchester, Liverpool, Swansea.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Valencia 30.4.  
 s.s. *Knud*, Petersen, ank. Kbhvn. 2.5.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, afg. Halifax 25.4. til Eastb.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Penang 29.4. til Colombo.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 19.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Riga 27.4. til Southampton.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 29.4.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 30.4. til Gdynia, Danzig, Reval og Riga.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Antwerpen 28.4. til Norfolk Va.  
 s.s. *Maja*, Clemmensen, ank. Kbhvn. 1.5.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Weihaiwei 1.5.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Sfax 23.4. til Ghent.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 30.4. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Caronte 2.5.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Oran 1.5.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. B. Aires 28.4. til Kbhvn. m. fl. Pladser.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Bangkok 30.4.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, ank. Kbhvn. 29.4.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Reykjavik 28.4. til Methil.  
 s.s. *Nevada*, Arel, i Dok.  
 s.s. *Nidaros*, Ankersen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Casablanca 1.5.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Dalsbruk 27.4.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.

- m.s. *Olympia*, Røder, pass. Dondra Hd. 1.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. forv. Horsens 2.5. til Holbæk.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, pass. Panama Canalen 26.4. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Helsingør 19.4.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Mona Passage 1.5. p. R. t. Newcastle.  
 s.s. *Polonia*, ank. Danzig 26.4.  
 s.s. *Primula*, Hansen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Nice 28.4.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 29.4. westb.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Falk, ank. Trondhjem 1.5.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Leith 29.4.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Hatteras 1.5. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Amsterdam 3.5. til Grangemouth.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. forv. Havre 2.5. til Bordeaux.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Algier 1.5. til Sousse.  
 m.s. *Siam*, Andersen, ank. Aarhus 1.5.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Liverpool 27.4. til Kbhvn., Holbæk og Aalborg.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Castellon 21.4.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Horsens 1.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Leith 2.5.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Braila 20.4.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Kbhvn. 2.5. til Stettin.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. La Romana 1.5. til Bordeaux.  
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Geelong 22.4.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Malmø 30.4. til Norrkøping.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 3.4. til Quebec.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Kbhvn. 30.4.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 2.5. til Randers.  
 s.s. *Sonderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Bastholm, ank. Danzig 2.5.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Stettin 23.4.  
 s.s. *Thyra*, Jensen, ank. Leith 1.5.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. forv. Havre 2.5. til Dunkirk, Kbhvn. og Østersøen.  
 s.s. *Tjaldur*, Hav, ank. Esbjerg 2.5.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tarragona 30.4. til Valencia.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Wallarooma 2.5.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Bona f. B. 26.4. til Beyrouth.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, i Dok.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. New Orleans 28.4.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. forv. Ebeltoft 5.5.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, ank. Kbhvn. 2.5.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), afg. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Tenerife 20.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig-Memel Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 2.5.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 2. MAJ 1932

- 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Tønsberg 28.4.  
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Karlshamn 29.4.

- 3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Langesund 28.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



## SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Paik 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

★

**KØBENHAVN K.**  
Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE-COMPAGNIET (HASSING & DRESCHER) AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELFR.·ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Rader:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: “Holmild”  
Amaliegade 38

## 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.

Telefoner { Grimsby No. 621  
          { Immingham No. 31

Telegrams “SUTCLIFFE”

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street.. Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STÜBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## PAULSEN & IVERS

K I E L  
K A N A L

SKIBSMÆGLERE  
HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL

K I E L  
K A N A L

BUNKERKUL, BUNKEROLIE

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

## ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: “ZERSSEN”

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 85, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 4. Maj 1932.

Nr. 18.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre taas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

---

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

---

## I. Østersøen.

767. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Løbet til Inlängan. Afmærkning forandret.  
(U. f. a. Nr. 17/1032. Stockholm 1932.)  
Stagen paa  $56^{\circ} 02' 34''$  N.  $15^{\circ} 46' 30''$  E. ved *Flötsören* er ombyttet med en sort Stage med Ballon.
768. Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Løb afmærket.  
(U. f. a. Nr. 17/1030. Stockholm 1932.)  
A. Ved Løbets N.-Side:  
1. En Stage med Kost paa  $56^{\circ} 39' 09''$  N.  $16^{\circ} 27' 30''$  E.  
2. - — — — —  $56^{\circ} 39' 11''$  N.  $16^{\circ} 27' 12''$  E.  
3. - — — — —  $56^{\circ} 39' 43''$  N.  $16^{\circ} 23' 46''$  E.  
B. I Løbets Midte:  
4. En Stage med Kryds paa  $56^{\circ} 39' 24''$  N.  $16^{\circ} 25' 29''$  E.  
(Kort Nr. 269.)
769. Sverige. Öland W.-Kyst. Løbet til Borgholm. Nyt Sømærke udlagt.  
(U. f. a. Nr. 17/1031. Stockholm 1932.)  
En Stage med 2 Koste er udlagt paa  $56^{\circ} 53' 02''$  N.  $16^{\circ} 38' 08''$  E., SSW. for *Långs grund*.  
(Kort Nr. 269.)
770. Sverige. Häradskär—Utlängan. Løbet til Timmernabben. Afmærkning forandret.  
(U. f. a. Nr. 17/1029. Stockholm 1932.)  
Stagen med Kost paa  $56^{\circ} 57' 04''$  N.  $16^{\circ} 30' 40''$  E. ved *Nystensgrundet* er ombyttet med en Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon.
771. Sverige. Häradskär—Utlängan. St. Askö E. Sømærke udlagt.  
(U. f. a. Nr. 17/1028. Stockholm 1932.)  
En Stage er udlagt paa  $57^{\circ} 59' 23''$  N.  $16^{\circ} 49' 05''$  E., E. for en nyfundet Grund med c. 2,3 m Vand ved Middelvandstand.
772. Sverige. Nyköpingsleden. Örsbaken Lystønde atter udlagt.  
(U. f. a. Nr. 17/1026. Stockholm 1932.)  
*Örsbaken* Lystønde paa c.  $58^{\circ} 43'$  N.  $17^{\circ} 08'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/3 1932.)

- 773. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort—Södertälje. Tilljandersknallt Lystønde udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1025. Stockholm 1932.)  
En rød Lystønde, *Tilljandersknallt*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, er udlagt paa 58° 45' 30" N. 17° 49' 42" E., SW. for 4 m Grunden *Tilljandersknallt*.
- 774. Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Saxarfjärden. Varde opføres.**  
(U. f. s. Nr. 17/1023. Stockholm 1932.)  
I Løbet af Maj d. A. opføres uden nærmere Meddelelse paa Braaddet paa 59° 26' 37" N. 18° 27' 24" E. en 3 m høj, sortmalet Varde i Form af en afstumpet Kegel med en sort- og hvidmalet kvadratisk Krydstavle. Varden benævnes *Västra Saxarfjärdens kummel*.
- 775. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Svenska Björn Fyrskib atter udlagt.**  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 11/466 1932.)
- 776. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(U. f. s. Nr. 17/1021. Stockholm 1932.)  
Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 30' N. 18° 54' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der i Stedet for Navn paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter, Lufttaagesignal samt Undervandstaagesignal er uforandret, men Reservefyrskibet afgiver ikke Radiotaagesignal, da det ikke har Radiostation.  
(E. f. S. Nr. 17/721 1932.)
- 777. Sverige. Bottniske Bugt. Norrsundet. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1020. Stockholm 1932.)  
Samtlige Fyr ved Anduvningen og Indsejlingen til *Norrsundet* Havn er atter tændt, nemlig: *Hellstensören, Ryttharharet, Norrsundets hamn, gröna nedre og övre, röda nedre og övre samt södra*.  
*Norrsundet*: c. 60° 56',7 N. 17° 10',4 E.
- 778. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle-leden. Lystønder atter udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1085. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Heros grund* c. 60° 43' N. 17° 17' E. *Mellanskansrännan. Bomhusgrundet. Sörgrundet*.  
(E. f. S. Nr. 52/2765 1931.)
- 779. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib atter udlagt.**  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 02' N. 18° 31' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 10/419 1932.)
- 780. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1084. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Fjärdgrund* c. 63° 40' N. 20° 21' E. *Holmögadd* c. 63° 36' N. 20° 45' E.  
(E. f. S. Nr. 3/93 1932.)
- 781. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Umeå. Långhalsudde Fyr. Synsvidde forøget.**  
(U. f. s. Nr. 17/1018. Stockholm 1932.)  
Synsvidden af *Långhalsudde* Fyr paa 63° 41' 46" N. 20° 19' 49" E. er forøget og er nu 8 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.
- 782. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/267. Helsingfors 1932.)  
*Norrskär* Fyr paa c. 63° 14' N. 20° 36' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/138 1932.)

- 783. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/269. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Norrgrynnan övre og nedre. c. 63° 07' N. 21° 18' E. Fågelskär. Storhüsten. Dersiskärsgrund. Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svartbådan. Medelbådan. Lillsand. Veckargrund.*  
(E. f. S. Nr. 3/94 og 5/176 1932.)
- 784. Finland. Bottniske Bugt. Strömmingsbådan Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/266. Helsingfors 1932.)  
*Strömmingsbådan* Fyr paa c. 62° 59' N. 20° 45' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/362 1932.)
- 785. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/268. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Tärngrund c. 62° 21' N. 21° 14' E. Brandskogsudden. Kaskö övre. Kaskö nedre.*  
(E. f. S. Nr. 3/95 1932.)
- 786. Finland. Bottniske Bugt. Sälgrund Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/265. Helsingfors 1932.)  
*Sälgrund* Fyr paa c. 62° 20' N. 21° 12' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/226 1932.)
- 787. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib atter udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 11/271. Helsingfors 1932.)  
Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 26' N. 19° 12' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 9/367 1932.)
- 788. Finland. Bottniske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 11/270. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:  
*Sälgrund. Rönnskär. Norrskär.*  
(E. f. S. Nr. 2/49 og 3/97 1932.)
- 789. Finland. Finske Bugt. Hangö Östrahamn. Ledefyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 17/1235 Berlin.)  
To røde, faste Ledefyr, som overet i Pejling c. 325° leder til Havnen, er tændt, som følger:  
Bagfyret paa 59° 49' 14" N. 22° 57' 54" E. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 2 Sm. En 3,5 m høj Pæl med hvid Trekant med Spidsen nedad.  
Forfyret paa 59° 49' 09" N. 22° 58' 00" E. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 2,3 Sm. En 3,5 m høj Pæl med hvid Trekant med Spidsen opad.  
(Kort Nr. 276.)
- 790. Tyskland. Pillau. Brüsterort-Riff. Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 18/1316. Berlin 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c. 54° 59' N. 19° 59' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/106 1932.)

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

- 791. Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Ombygning af Havnen fuldført. Forbaake genopført. Ledefyr atter i Orden.**  
Ombygningen af *Kastrup* Havn er nu fuldført. Den inderste Havn med tidligere 2,0 m Vand ud for *Kastrup* Glasværk er udvidet ved Bortgravning af en Del af den E.-lige Havneplads, og Beddingerne i den N.-lige Del af Yderhavnen er fjernet, medens en ny Bedding er anbragt i Inderhavnen tæt inden for og parallel med den afgravede Havneplads. Dybden i Inderhavnen er nu 2,2 m.



Den forreste Ledebaake er genopført paa den tilbageværende Del af den E.-lige Havneplads, og det forreste Ledefyr er atter tændt.

*Kastrup* Havn: c.  $55^{\circ} 38'_{,2}$  N.  $12^{\circ} 39'_{,6}$  E.  
(E. f. S. Nr. 41/2240 1931. Kort Nr. 285, 249 og 210. Havnelods, Side 92, Fyr-Fort. Nr. 302.)

792. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder inddrages midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 17/1047. Stockholm 1932.)

I Tiden fra 15. Juni—15. Juli d. A. vil nedennævnte Lystønder een af Gangen midlertidig blive inddraget:

<i>Malmö industrihamn</i>	Nr. 8	paa	$55^{\circ} 37' 29''$	N.	$13^{\circ} 00' 12''$	E.
—	—	—	$9$	—	$55^{\circ} 37' 27''$	N. $13^{\circ} 00' 12''$ E.
—	—	—	$10$	—	$55^{\circ} 37' 35''$	N. $13^{\circ} 01' 00''$ E.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

793. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Udbyhøj. Sommerafmærkning.

Omskiftningen fra Vinter- til Sommerafmærkning af Sømærkerne uden for *Udbyhøj* er foretaget.

*Randers-Fjord* Klokketønde: c.  $56^{\circ} 36'_{,6}$  N.  $10^{\circ} 22'_{,9}$  E.  
(E. f. S. Nr. 44/2403 1931.)

794. Sverige. Kattegat. Nordre älv—Marstrand. Sømærker inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/1048. Stockholm 1932.)

Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:

1. Stagen med Kost paa  $57^{\circ} 49' 32''$  N.  $11^{\circ} 40' 25''$  E., W. for *Kringelbådan*.
2. Stagen med Kost paa  $57^{\circ} 47' 17''$  N.  $11^{\circ} 41' 54''$  E., W. for *Rovbådan*.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

795. Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Radiotaagesignal atter i Virksomhed.

Radiotaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Horns-Rev* paa c.  $55^{\circ} 34'$  N.  $7^{\circ} 20'$  E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 17/765 1932.)

796. England. The Downs. Afmærkning forandret. Tilsanding.

(N. t. M. Nr. 661. London 1932.)

1. Den sorte Spidstønde paa c.  $51^{\circ} 14'$  N.  $1^{\circ} 28'$  E., c.  $2,4$  Sm  $83^{\circ}$  fra *Deal Pier* Fyr, er permanent inddraget.

2. *West Goodwin* Lystønde er flyttet c.  $0,1$  Sm  $270^{\circ}$  fra sin tidligere Plads og ligger nu  $2,45$  Sm  $57^{\circ}$  fra *Deal Pier* Fyr.

3. *South Brake* Lystønde er flyttet c.  $0,1$  Sm  $334^{\circ}$  fra sin tidligere Plads og ligger nu  $1,70$  Sm  $57^{\circ}$  fra *Deal Pier* Fyr.

4. Lystønden c.  $2$  Sm  $73^{\circ}$  fra *Deal Pier* Fyr benævnes fremtidig *Goodwin Fork*.  
5. Mellem en Plads  $1,85$  Sm  $88^{\circ}$  fra *Deal Pier* Fyr og SW.-Pynten af *Goodwin Fork* har fundet en betydelig Tilsanding Sted.

(E. f. S. Nr. 14/603 1932. Kort Nr. 264.)

797. England. Themsen Munding. North Foreland NE. Vrag.

(N. t. M. Nr. 650. London 1932.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 31'$  N.  $1^{\circ} 36'$  E.,  $10,5$  Sm  $34\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *North Foreland* Fyr.

798. England. Themsen Munding. Black Deep. Lystønde midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 662. London 1932.)

En sort og gul, lodret stribet Lystønde „O. A. I.“, der viser rødt Et-Blink hver  $5^s$ , er midlertidig udlagt paa  $51^{\circ} 38' 00''$  N.  $1^{\circ} 19' 51''$  E. som Afmærkning af SW.-Grænsen for en særlig Losseplads.

## MAANEDSOVERSIGT

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

## I. Østersøen.

- 1931  
44/2358 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr.* Midlertidigt Radiofyr oprettet.  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt.* Undervandshindring.
- 1932  
2/63 *Tyskland. Femersund.* Vrag „*Helene*“.  
2/64 *Tyskland. Kieler-Fjord.* Advarsel.  
3/90 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib* flyttes.  
5/186 *Letland. Ovisi Fyr W.* Vrag „*Livonia*“.  
6/230 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen.* Fiskerihavnen (Sydbassinct). Sænkekister udlagt. Midlertidig Afmærkning.  
10/414 *Danmark. Bornholm. Rønne.* Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.  
11/458 *Sverige Opmaalingsarbejder 1932* Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.  
18/776 *Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib* midlertidig ombyttet.

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

- 1930  
38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Strøby* Singelsværk E.-lige Tovbane. Rester af Brohoved og Møllempiller. Advarsel.  
38/1884 *Danmark. Lille-Bælt. Barsø E.* Vrag „*Ingeborg*“ afmærket.
- 1931  
35/1943 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.  
38/2136 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Uddybning og midlertidig Afmærkning.  
50/2671 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen.* Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.
- 1932  
1/7 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre.* Skydning.  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
9/385 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde Havn.* Dybde aftaget.  
12/547 *Danmark. Smaalands-Farvandet.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pøl Fyr ENE.* Vrag „*Meta Marie*“.  
17/763 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Guldborg.* Boreflaade udlagt.  
18/792 *Sverige. Sundet. Malmö.* Lystønder inddrages midlertidigt.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.
- 1930  
2/77 Pkt. 3. *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
28/1409 *Danmark. Kattegat. Randers-Fjord.* Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.  
50/2418 *Danmark. Kattegat. Hjelm N.* Vrag „*Else*“.

- 1981**  
 5/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby.* Afmærkning af Bropiller til Bro under Bygning.  
 26/1486 *Danmark. Limfjorden. Odde-Sund.* Ramning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.  
 31/1726 *Sverige. Kattegat. Morups Tånge Fyr.* Radiofyr til Forsøg.  
 43/2329 } *Danmark. Kattegat. Fornæs N.* Oplysning om Vrag „Hunte“.  
 44/2365 }  
 44/2366 *Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby.* Fyr midlertidig slukket. Fyr flyttes midlertidigt.
- 1982**  
 1/10 *Danmark. Kattegat. Egense S.* Skydeplads.  
 10/438 *Danmark. Kattegat. Asaa Havn.* Dybde aftaget.  
 11/474 *Sverige. Opmaalingarbejder 1932.* Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.  
 12/551 *Danmark. Isefjord. Holbæk-Fjord.* Skydning. Advarsel.  
 13/591 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.  
 14/598 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn.* Ny Havnemole bygges.  
 14/599 *Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde* ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 14/600 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib* ombyttes midlertidigt.  
 15/640 *Danmark. Kattegat. Fredrikshavn Havn WSW.* Vrag.  
 16/688 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal.* Vandstand.  
 17/733 *Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib.* Fyrkarakter og Taagesignal forandres. Under- vandstaagesignal bortfalder. Oplysning om Fyrskib.  
 17/735 *Sverige. Kattegat. Lille-Middelgrund Lys- og Fløjtetønde* ombyttes midlertidig.  
 17/738 *Sverige. Kattegat. Vinga-Ungar Lys- og Fløjtetønde* ombyttes midlertidig.  
 17/764 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Thyborøn Anduvningsfyr.* Taagesignal i Uorden.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1981**  
 3/130 *Skotland. Cromarty Firth* Ankerplads. Bjergning af Vrag. Sejladsforskrifter. Advarsel  
 17/912 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E.* Lystønde med Taageknaldsignal udlægges til Forsøg.  
 43/2340 *England. Humber Fyrskib W.* Vrag „Lucerne“ afmærket.  
 46/2473 *Belgien. Wandelaar Fyrskib SE.* Vrag afmærket.
- 1982**  
 2/70 *Nordsøen.* Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
 7/284 *England. East Goodwin Fyrskib* forandres.  
 10/446 *England. Humber.* Grundt Vand.  
 11/476 *England. Themsen Anduvning. Mid-Barrow Fyrskib* ombyttes midlertidig.  
 13/565 *England. Themsen Munding. Knob Channel.* Lystønder udlægges til Forsøg.  
 14/604 *England. Tyne Anduvning.* Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 18/797 *England. Themsen Munding. North Foreland NE.* Vrag.

#### Island og Færøerne.

- 1981**  
 8/400 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Klofningar Fyr.* Advarsel.  
 8/401 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Króksfjardarnesáll.* Dybde aftaget. Advarsel.  
 31/1744 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmanna Yderhavn.* Vrag afmærket. Advarsel.  
 42/2301 *Island E.-Kyst. Fáskrúðsfjörðr. Hafnarnes Fyr* midlertidig forandret.  
 47/2524 *Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr* midlertidig slukket.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1981**  
 8/412 *England.* Pludselig påkrævet Forbindelse mellem Handelsskibe og britiske Luftfartøjer i Nød.  
 48/2599 *Finland.* Oplysning om Isbrydernes Anvendelse.  
 49/2650 *Sverige.* Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32.  
 49/2651 *Sverige. Karlsborg Radio.* Ismeldinger.  
 49/2652 *Tyskland.* Bestemmelser om den tyske Istjenestes Organisation.

- 1932
- 1/19 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
- 1/20 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i *danske* Færvande.
- 1/21 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
- 1/22 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Færvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/23 *Danmark.* Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/25 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.
- 2/77 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 14/620 } *Danmark.* *Sletterhage. Nakkehoved. Anholt-Knob.* Radiofyr oprettes til Forsøg.
- 15/666 }
- 16/711 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
- 16/715 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.
-

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

799. Shetlands Øerne. Ve Skerries. Lys- og Fløjtetønde udlægges.  
(N. t. M. Nr. 651. London 1932.)  
En Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink, udlægges omkring den 20. Maj d. A. paa c.  $60^{\circ} 23' N.$   $1^{\circ} 50' W.$ , NW. for *Ve Skerries*.  
(Kort Nr. 263.)

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

800. Portugal W. Vraggods.  
(A. a. l. N. Nr. 17/438. San Fernando 1932.)  
Den 20. April 1932. Vraggods, der er farligt for Sejladsen, er observeret paa c.  $41^{\circ} 51' N.$   $9^{\circ} 28' W.$
801. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden Anduvning. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 654. London 1932.)  
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Blink  $0,75^s$ , Mærke  $6,75^s$ , er udlagt paa  $4^{\circ} 27' 20'' N.$   $8^{\circ} 23' 05'' E.$
802. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bugt. Klokketønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 678. London 1932.)  
En sort og hvid, lodret stribet Klokketønde er udlagt paa c.  $44^{\circ} 13' N.$   $69^{\circ} 32' W.$ , 2, Sm  $321^{\circ}$  fra *Egg Rock* Baake.
803. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert Rock Lys- og Fløjtetønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 16/1008. Washington 1932.)  
*Mount Desert Rock* Lys- og Fløjtetønde er flyttet 3 Sm i Retningen  $154^{\circ}$  og ligger nu i c. 74 m Vand paa c.  $44^{\circ} 00' N.$   $68^{\circ} 09' W.$

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

804. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 16/1020. Washington 1932.)  
Ved den sidst foretagne Opmaaling fandtes følgende Dybder:  
I *South Pass*  $8,84$  m (29 ft.) og i *Southwest Pass*  $10,06$  m (33 ft.).  
c.  $28^{\circ} 59' N.$   $89^{\circ} 07' W.$   
(E. f. S. Nr. 17/746 1932.)
805. Colombia. Cartagena. Oplysning om Lystønder.  
(N. t. M. Nr. 653. London 1932.)  
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa c.  $10^{\circ} 21' N.$   $75^{\circ} 31' W.$ ,  $1,25$  Sm  $99^{\circ}$  fra Toppen af *South-east Hill* paa *Tierra Bomba*.  
2. Lystønden, der viser hvidt Et-Blink, og som i Kortet er angivet at ligge c.  $\frac{1}{2}$  Sm SE. for (1), findes ikke.
806. Bahama Øerne. Cat Island. Bennets Havn. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 652. London 1932.)  
Flammens Højde i *Bennets Havn Fyr* paa c.  $24^{\circ} 35' N.$   $75^{\circ} 40' W.$  er 16 m og Synsvidden 12 Sm. Fyret er formærket mellem Pejling  $350^{\circ}$  og Kysten E. for.  
(E. f. S. Nr. 16/700 1932.)

**807. Bahama Øerne. Little San Salvador. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 652. London 1932.)

Paa S.-Spidsen af *Little San Salvador Island* er paa  $24^{\circ} 34' 50''$  N.  $75^{\circ} 56' 10''$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}^s$ . Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 13 Sm. Lysegraa Fyrbaake. Fyret er formærket mellem Pejlingerne  $110^{\circ}$  og  $130^{\circ}$ ,  $140^{\circ}$  og  $170^{\circ}$ ,  $190^{\circ}$  og  $200^{\circ}$  samt  $220^{\circ}$  og  $240^{\circ}$ .

**808. Brasilien. Rio Grande do Norte. Oplysning om Lystønder.**

(N. f. S. Nr. 17/1281. Berlin 1932.)

1. Den grønne Lystønde, der viste grønt Et-Blink, og som var udlagt paa c.  $5^{\circ} 45' S.$   $35^{\circ} 12' W.$ , c. 0,23 Sm SW. for *Port Natal (Sapato do Picão)* Fyr, er permanent inddraget, da Vraget *Leonora Madre* er forsvundet.

2. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ , er udlagt paa c.  $5^{\circ} 45' S.$   $35^{\circ} 12' W.$ , NW. for *Banco das Velas*.

3. En Lystønde med samme Fyrkarakter som (2) er udlagt NE. for *Banco das Velas*.

**809. Brasilien. Bom Abrigo Island. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 663. London 1932.)

*Bom Abrigo Island* Fyr paa c.  $25^{\circ} 07' S.$   $47^{\circ} 52' W.$  er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ .

**810. Chile. Isla Huafu (Guafu). Samuel Cove. Yanez Point. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 645. London 1932.)

*Yanez Point* Fyr paa c.  $43^{\circ} 35' S.$   $74^{\circ} 38' W.$  er nedlagt.

**811. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Anacapa Island. Fyrs Plads.**

(N. t. M. Nr. 16/1030. Washington 1932.)

*Anacapa Island* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $1^m$ , er beliggende paa  $34^{\circ} 00' 58''$  N.  $119^{\circ} 21' 32''$  W.

(E. f. S. Nr. 17/751 1932.)

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****812. Grækenland. Korinth-Kanal midlertidig lukket for Trafik.**

(A. a. N. Nr. 23. Athen 1932.)

*Korinth-Kanal* er indtil videre lukket for Trafik.

c.  $37^{\circ} 57' N.$   $22^{\circ} 58' E.$ **813. Bulgarien. Sorte Hav. Burgas Bugt. Megalo Nisi (Sveti Ivan). Taagesignal oprettet.**

(N. f. S. Nr. 17/1266. Berlin 1932.)

Ved *Megalo Nisi* er paa c.  $42^{\circ} 26' N.$   $27^{\circ} 42' E.$  oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er Fire-Stød hver  $30^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $12^s$ .

**814. Bulgarien. Sorte Hav. Burgas Bugt. Burgas Fyr. Taagesignal forandret.**

(N. f. S. Nr. 17/1266. Berlin 1932.)

Taagesignalet med Klokke paa Hovedet af Bølgebryderen paa c.  $42^{\circ} 29' N.$   $27^{\circ} 29' E.$  er forandret til Taagesignal med Sirene: Signalet er 4 Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $1,5^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $1,5^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $1,5^s$ , Pause  $11,5^s$ .

**815. Bulgarien. Sorte Hav. Galata Burnu Fyr. Taagesignal oprettet.**

(N. f. S. Nr. 17/1266. Berlin 1932.)

Ved *Galata Burnu* Fyr paa c.  $43^{\circ} 10' N.$   $27^{\circ} 59' E.$  er oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er 3 Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $1,5^s$ , Pause  $12,5^s$ .

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

816. Afrika E.-Kyst. Bugten ved Aden. Mashah Islands. Skær findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 642. London 1932.)  
Skæret med under 1,8 m Vand, som var rapporteret at ligge paa c. 11° 44' N. 43° 19' E., c. 5¾ Sm E. for *Mashah*, findes ikke.  
(E. f. S. Nr. 6/338 1924.)
817. Afrika SE.-Kyst. Durban. Oplysning om Fyrs Plads.  
(N. t. M. Nr. 665. London 1932.)  
*Durban* S.-lige Bølgebryder Fyr er beliggende paa c. 29° 52' S. 31° 04' E., paa Hovedet af den S.-lige Bølgebryder, c. 0,05 Sm 50° fra sin tidligere Plads og 0,51 Sm 20½° fra Kap *Natal* Fyr.
818. Forindien W.-Kyst. Bombay. Lystønde midlertidig udlagt.  
(N. t. M. Nr. 647. London 1932.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 7<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 18° 52' N. 72° 48' E., 1,06 Sm 190° fra *Prongs Reef* Fyr.
819. Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Cochin Floden Anduvning. Undervands-hindring forsvundet. Afmærkning inddraget.  
(N. t. M. Nr. 659. London 1932.)  
Undervandshindringen bestaaende af sunkne Lægtene paa c. 9° 58' N. 76° 12' E. er forsvundet og den udlagte grønne Spidstønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 21/1056 1928.)

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

820. Siam Bugt. Donai Reef. Oplysning om Beliggenhed.  
(N. t. M. Nr. 648. London 1932.)  
*Donai Reef*, et Skær med under 1,8 m Vand, ligger paa 10° 52' 50" N. 102° 47' 45" E., c. 3 Sm NW. for den i Kortet angivne Plads.
821. Kinesiske Hav. Saigon Floden Anduvning. Royal Bishop Bank. Grunde.  
(A. a. N. Nr. 643. London 1932.)  
1. En Grund med 12,8 m Vand ligger paa 9° 40' 28" N. 107° 58' 15" E.  
2. En Grund med 25,0 m Vand ligger paa 9° 21' 00" N. 108° 07' 50" E.
822. Kinesiske Hav. Palawan Passage. Kapoas Cluster. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 666. London 1932.)  
1. En Grund med 7,3 m Vand ligger paa 11° 01' 46" N. 118° 52' 35" E.  
2. En Grund med 9,1 m Vand ligger paa 10° 50' 32" N. 118° 56' 34" E.
823. Kina. Chu-kiang (Canton Floden). Blenheim Reach. Lystønde forsøgsvis udlagt.  
(N. t. M. Nr. 24. Shanghai 1932.)  
En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er forsøgsvis udlagt i 3 m Vand paa c. 23° 05' N. 113° 28' E., c. 0,743 Sm 269° fra *First Bar Island* Fyr.
824. Japan. Hokkaido W.-Kyst. Rumoi. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 655. London 1932.)  
1. Paa Hovedet af *Rumoi* S.-lige Bølgebryder er paa 43° 57' 45" N. 141° 37' 40" E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Et rødt, rundt Betontaarn.  
2. Paa den N.-lige Bølgebryder er c. 0,25 Sm 90° fra (1) tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Et hvidt, rundt Betontaarn.

## 825. Japan. Hokkaido. Kushiro Fyr. Fyrkarakter og Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 649. London 1932.)

*Kushiro* Fyr paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder paa c. 42° 58' N. 144° 21' E. er forandret og viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.

Taagesignalet, der afgives med Klokke, er forandret til hver 1<sup>m</sup>. 20<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 826. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Passagen af Bandholm-Rende.

(Ministeriet for Søfart og Fiskeri, den 18. April 1932.)

I Medfør af Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande bestemmer Ministeriet for Søfart og Fiskeri efter Samraad med Ministeriet for offentlige Arbejder, at Reglen i § 7 a i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand for saa vidt angaar den uddybede Rende fra *Lindholm-Dyb* til *Bandholm* Havn ændres derhen, at det *udgaaende Skib skal vente paa det indgaaende*.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juni 1932.

(Danske Lods, Side 511. Tillæg Nr. 3, Side 16. Havne-Lods, Side 11 og 33.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller

Bogs Nr.

*England:*

- R 324 Belgium. — La Panne to Ostend.  
 R 494 Ports and anchorages in Martinique.  
 R 1543 England. — Yarmouth and Lowestoft roads.  
 R 444 Cuba. — Cienfuegos bay.  
 R 1469 South Pacific Ocean. Solomon islands. — Guadalcanal and Florida islands.  
 R 3252 Central Africa. — Victoria Nyanza (northern portion).  
 N 1521 Greece, East Coast. — Maliakos gulf and Oreos channel, with the northern part of Atalante channel.  
 R 1481 Scotland, East Coast. — River Tay.  
 R 2733 Iceland—Portland to Snaefellsjokull.  
 T Supplement No. 2 to Newfoundland and Labrador Pilot.

*Tyskland:*

- R D. 53 Die Hoofden.  
 T Nachtrag 1932 zum Handbuch Südchinesisches Meer, 2. Auflage 1928.  
 R D 2 Mündungen der Jade und Weser.  
 R Nautischer Funkdienst, Ausgabe 1932.  
 N Nautischer Funk-Sprechdienst, 1. Auflage 1932.  
 R D 389 Calais bis Blankenberghe.  
 ND 250 Die Elbe von Tinsdahl bis Üvelgönne.  
 † D 250 Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg.!

*Sverige:*

- T Tillæg til Svensk Lots, Del I.  
 T — — — — — II.  
 T — — — — — IV.  
 T — — — — — V.  
 R Svensk Lots, Del III, Bottenhavet og Bottenviken.  
 T Tillæg Nr. 3, 1932, til Förteckning över Nautiska Radiosignaler 1929.

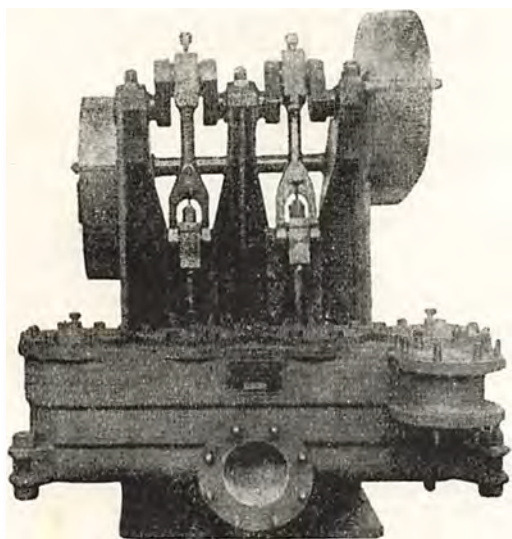


# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

J. P. HALL & SONS, LTD.,  
PETERBOROUGH.

Melasse Pumpe leveret til  
"M/S PETER MÆRSK" "M/S ANNA MÆRSK"



Dimension af Pumpe 9" x 10". Kapacitet 125 Tons/Time.

ENEFORHANDLER: **KAY DYHR**, KJØBENHAVN.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN OG STRANDGADE      OVERGADEN N. V. 9  
OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRØNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBETH STOCK, LONDON · LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lambert
Metbll, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices . . . . .	
	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.

Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefonds Kr. 21.307.036

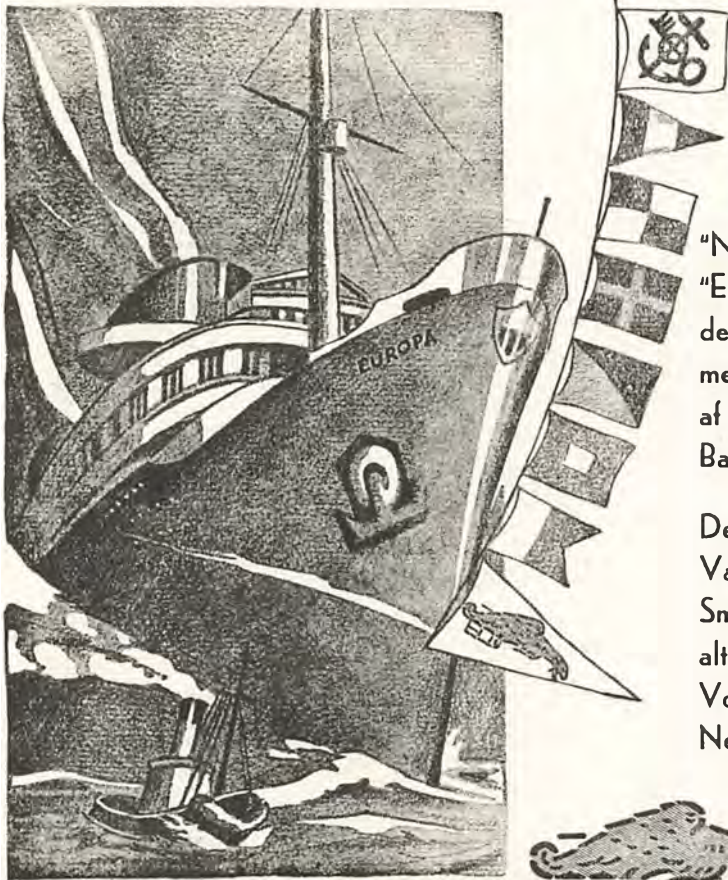
HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**“EUROPA”****smøres korrekt!**

“Norddeutscher Lloyd”s to vældige Søsterskibe “Europa” og “Bremen” er blot et Par af de verdensberømte Oceanflyvere, der smøres korrekt med Gargoyle Marineolier, som anvendes af 70% af Verdenstonnagen og af 80% af alle Baade over 30.000 Tons.

Der eksisterer ikke den Skibsmaskine, hvortil Vacuum Oil Company ikke har den rette Smøreolie. — Og den høje Kvalitet er overalt nøjagtig ens. Om De køber f. Eks. Gargoyle Voco Engine Oil Nr. 1 i Bremen eller New York, i København eller Lissabon —

Draabe for Draabe er Olien ens i de mere end 300 Havne, hvor Gargoyle Marineolierne altid findes paa Lager.

**GARGOYLE MARINE OLIER**

VACUUM OIL COMPANY A/S

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 20

FREDAG 13. MAJ 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**DET ER HAARDT, MEN DET KAN GØRES** Vor Import i Aarets første Maaneder har været saa overvældende stor i Forhold til vor Eksport, og det er altsaa absolut nødvendigt for Landet, om end trist for vore Importører og vor i Forvejen haardt ramte Skibsfart, at Importen maa beklippes ret radikalt, hvis vi ikke vil ud at svømme i en kredit-ødelæggende, negativ Betalingsbalance. Kravet om at give Importen fri Hænder er paa dette Tidspunkt mildest talt kun daarligt overvejet.

Der lyder ogsaa Røster om, at vi kan ikke yderligere indskrænke vor Import. Selvfølgelig kan vi det. Det er grumme trist at skulle gøre det og et usvigeligt Tegn paa Fattigdom. Saa der er ingen Grund til at raabe Hurra, selv om nogle hjemlige Industrier faar den gyldne Chance at kunne operere i Læ af et Monopols solide Mure. For til Trods for denne gyldne Chance, som nogle enkelte faar, er den nye Importindskrænkning det *Mene Mene Tekel Upharsin*, som varsler Nedgangen i vor Levestandard og Afskedtagen med Fremtidsmulighedernes skønne Drømme. Lad os haabe, at dette kun er noget midlertidigt, at det ikke vil vare for længe, inden vi igen dukker op af den Ubemærkelsens Afkrog, hvori Stormagternes kortsynte Erhvervspolitik nu placerer os. Haabet beskæmmer jo ingen.

Denne kortsynte Erhvervspolitik maa vi jo ogsaa gøre til vor, saa længe den følges af de store. Desværre vil det vist tage Tid, inden Stormagterne skifter Taktik og den internationale Samhandel genoptages uden de seneste Restriktionspaahil. At vi en Tid kan vandre ad denne trange Sti, er indlysende. Andre smaa Nationer har gjort det. For Eksempel Finland. I Aarets første Maaneder, hvor den ekscessive Import skyllede ind over vore Grænser, stoppede Finlands dygtige økonomiske Diktator, Finansminister Ryti al Luksusimport og benyttede Landets likvide Midler til Opmuntring af Eksporten. Finlands *Eksportoverskud* i Aarets første tre Maaneder androg 293 Millioner Finmark — i 1930 var *Importoverskudet* i samme Tidrum 109 Millioner Finmark. Det kan altsaa gøres. I alt Fald i Finland, hvis Befolkning før har undværet det nødtørftigste, naar det gjaldt Landets Velværd.

Efterhaanden som Grænserne lukkes for den ene og den anden Vare, maa man undgaa at skabe flere Monopoler end nødvendig og Regering og den offentlige Mening bør holde et vaagent Øje med Distributionen. Der aagres allerede bravt med mange Ting, og Kronens Købekraft skulde i alt Fald nødig svækkes fra det Hold. Den kan godt komme i Storvejr uden det.

**TONNAGE TIL KORNTTRANSPORT TIL RUSLAND** Soviets Befragtningskontorer har været i Markedet og sikret sig ikke saa lidt Tonnage til Korntransporter til Vladivostock og andre russiske Havne i Asien. Man maa ikke sætte disse Transporter i Forbindelse med Kornmangel i Rusland. Det er der vist ikke Tale om. Men Rus-

land har jo efterhaanden mobiliseret mægtige Styrker paa den manchuriske Grænse, og det er sikkert hurtigere og billigere at dirigere det nødvendige Brødkorn til Hærene fra Pacifickysten end med de stærkt kongesterede russiske Baner, der knebent kan bestride den forøgede Trafik som den russiske Industriudvikling har foraarsaget, og som nu yderligere maa transportere det svære Krigsmateriel til den truende Krig mellem Japan og Rusland.

Rusland ligger, 1931-Tørken til Trods, med større Kornlagre end i noget foregaaende Aar, oplyser det officielle russiske Telegrambureau.

**"ANNA MÆRSK"** Et af de dejligste Skibe, der er bygget paa Odense Staatskibsværft, er Motorskibet »Anna Mærsk«, der i disse Dage pry-

der vor Red inden Afrejsen til de amerikanske Vande, hvor det fremtidig skal pjaske husvant omkring. Dette Skib, et mønstergyldigt Udtryk for det bedste i dansk Arbejde, er bemærkelsesværdig ogsaa i anden Henseende. Da det sejlede ud af Odense Fjord, lukkede Odense Staatskibsværft sine Porte, og den store Skare af vore dygtigste Arbejdere er uden Beskæftigelse. Det er trist, grumme trist, for det har vist lange Udsigter, førend disse Porte aabnes igen. Ordrene er faa paa Grund af de daarlige Tider for Skibsfarten og Værfterne Verden over konkurrerer haardt om dem. De Ordre, som Skibsværftet derovre kan faa, maa det sige nej til, da de lavere Lønninger paa engelske og tyske og franske og italienske Værfter umuliggør Konkurrence, da vore Arbejdere ikke vil gaa med til en beskedent Lønreduktion.

**DANSK-ENGELSK SAMARBEJDE** Tolvmandsforeningernes Handelskontors dygtige Leder, Direktør V. Kronman er utvivlsomt

Danmarks dygtigste Propagandamand og ogsaa den dygtigste Propagandist for Danmark. Han gør sit Arbejde uden det fade og lede og kvalmende Kryberi for andre, som præger det meste Propaganda og andre Forsøg paa at stimulere Handelssamkvem. Hr. Kronman glemmer ikke sin menneskelige Værdighed eller sin Nationalitet; han er ikke Valby-Englænder, naar han plæderer for øget dansk-engelsk Samvirke, eller Gammel-Russer, naar han giver Bolshevikerne, hvad de har godt af. Han er dansk og en djærv Dansker uden allfor megen Højtidelighed. Han var fornylig i England og var straks midt i Kampen, tog sine Lussinger som en Mand og langede nogle Ørestyvere ud som sad. Englænderne synes om en Type som Kronman, hvis Hat er i Ringen, naar der er noget, der er værd at slaas for. Han sloges saa overbevisende med Danmarks Uvenner i England, at han fik tolv af Englands mest fremtrædende konservative Parliamentsmedlemmer til at love at komme paa Besøg herovre for ved Selvsyn at konstatere, at Danmark i alt Fald ikke er som Lord Beaverbrook og andre ondsksfulde Ignoranter maler os.

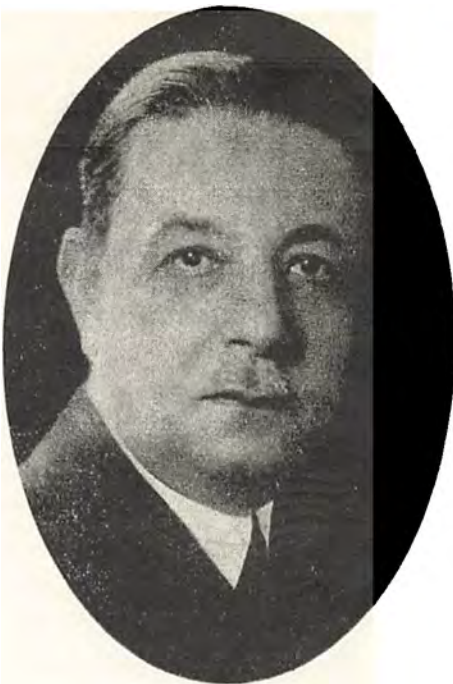
Disse fremragende Folk fløj fra Croyden i Gaar. Delegationen ledes af Sir Nicholas Grattan-Doyle, og blandt Deltagerne er den diminutive, men indflydelsesrige Minister L. S. Amery.

## Stadig den gale Vej

Antallet af oplagte Skibe, hvis Redere stuar som Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening, er den 10. Maj 115, svarende til en Brutto-Tonnage af 242,258 Tons og en Dødvægts-tonnage af 375,313 Tons.

Dette er en Stigning paa 13,500 Tons Dødvægt sammenlignet med sidste Uges Oplægnin-ger.

## EN SKIBSFARTSDIKTATOR



EMIL LEDERER, ESQ.,  
New York manager, Hamburg American Line

Direktør Emil Lederer, Chef for Hamburg-Amerika Liniens New York Kontor, og, som Scandnavian Shipping Gazette mener, er udpeget til Leder af den nylig genoprettede North Atlantic Conference. Direktør Lederer's Hovedopgave vil være at paase, at de forskellige Medlemmer af Konferencen overholder de Ratter og Satser, som de er indgaaet paa.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I APRIL MAANED 1932

Antallet af de i April Maaned indgaaede Skibe var 359 med 216,312 N.R.T. mod 334 Skibe mod 204,501 N.R.T. i Marts Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 373 med 225,441 N.R.T. mod 320 Skibe med 195,423 N.R.T. i Marts.

Af de i April Maaned indgaaede Skibe indgik 243 med 147,381 N.R.T. i Ballast, medens 17 Skibe med 13,045 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med April 1931 skal anfores, at Antallet af da indgaaede Skibe var 504 med 347,998 N.R.T. og af da udgaaede 516 Skibe med 348,300 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 46 Skibe med 31,840 N.R.T. Nr. 3 efter Tyskland med 135 Skibe med 47,125 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 82 Skibe med 36,701 N.R.T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	4	12
Danmark	46	31,840
Tyskland	135	47,125
England	6	5,019
Estland	6	3,315
Finland	9	10,116
Frankrig	7	7,873
Grækenland	2	4,886
Holland	14	7,691
Italien	7	20,786
Letland	7	6,192
Lithauen	1	392
Norge	13	10,146
Polen	20	24,218
Sverige	82	36,701

## PRØVETUR MED M/S 46 "ANNA MÆRSK"

Fredag den 6. ds. afholdt Odense Staalskibsværft, ved A. P. Møller, Prøvetur med Nybygning Nr. 46 Motor-skibet »Anna Mærsk« af København.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem P.P. 440' 0"; Bredde moulded 56' 10"; Dybde 38' 6"; Dybgang 25' 9"; Bæreevne 8,800 Ts.

Skibet er bygget som aaben Shellerdækker med Bak, til British Lloyds højeste Klasse og forsynet med en enkelt dobbeltvirkende Skibsdieselmotor fra A/S Burmeister & Wain's Maskin- & Skibsbyggeri i København. Maskinen er i Stand til at udvikle 6,100 I.H.K. og giver Skibet en Fart af c. 15 Mil i lastet Tilstand.

Skibet er udstyret som den mest moderne Lastbaad med 14 Stk. 5-Ts. Bomme, 2 Stk. 15-Ts. Bomme og 1 Stk. 40-Ts. Bom, men Masten er konstrueret for en Last af 60 Ts. med særlig Henblik paa Transport af Lokomotiver og svært Maskingods.

Til Betjening af disse Bomme er der 9 Stk. 3-Ts. og 4 Stk. 5-Ts. elektriske Spil.

Endvidere findes elektriske Ankerspil, elektrisk Forhalingsspil samt elektrisk Styremaskine.

Skibet er endvidere udstyret med de mest moderne Hjælpemidler for Navigation, nemlig Radiostation med Lang- og Kortbølge-Sender og Modtager, Radiopejleapparat samt højtalende Telefon til Agterdæk.

Midtskibs mellem Luge Nr. 2 og 3 findes et Dækshus af Staal, hvor der findes 6 1. Klasses Passagerkamre med Brusebad og W.C., Høvmesterkammer, stor Spisesalon samt forskellige Toilettrum.

I Huset paa Promenadedækket er indrettet 3 1. Klasses Passagerkamre med Brusebad og W.C., Rygesalon, Opholdssalon samt Hall. Dækket i disse Huse er belagt med Korkoid. I Kaptajns hus findes Kamre for Kaptajnen, 2 Reserverum samt Telegrafistkammer. Paa Kommandobroen findes et Teaktræhus med Styrum, Bestiklukaf og traadløs Station.

Skibets Officerer er anbragt i Sidehusene til Maskincasing, ligesom her ogsaa findes Officersmesse og i Afterkant af Casing en stor Kabys med oliefyret Komfur.

Agter findes Aplering for Mandskabet saavel til Dæk som til Maskine i 2- og 3-Mands Kamre med tilhørende Messer.

Skibets Lastrum har en Kapacitet af c. 558,000 cub. med en tredelt Højtank foran Maskinrummet til ca. 1,250 tons vegetabilisk Olie.

Endvidere findes et to-delt Fryserum, dels for Frugt og dels for frosset Kød.

Skibet er forsynet med elektrisk Lys overalt i Aplering paa Dæk som under Dæk.

Opvarmningen i Passagerapteringen sker ved Luftanlæg af Defor-Systemet.

Efter at have rettet Kompasser blev der holdt en Fartprøve fra Romsø til Korsør og tilbage, hvorved opnaedes en Fart af ca. 16½ Mil.

Derefter blev der foretaget forskellige Prøver med Styremaskinen etc., og de forløb alle tilfredsstillende. Kursen blev derefter sat mod Kerteminde, hvor Skibet landsatte forskellige Deltagere fra Værftet for derefter at afgaa til København for Dokning før Afsejling til New York.

I Prøveturen deltog Hr. Overskibsinspektør O. Mærsk-Møller for Rederiet, Hr. Ingeniør Ørbech og Hr. Ingeniør Kruhøffer fra Klassen, Hr. Inspektør Jørgensen og Hr. Inspektør Nygaard fra Statens Skibstilsyn, Hr. Direktør Blach, Hr. Underdirektør Poul Hansen med flere Ingeniører fra Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, København, samt Værftets Ledelse.

\*\*\*

Firmaet Kay Dyhr har ligesom til »Peter Mærsk« leveret til m.s. »Anna Mærsk« en »Hall« vertikal, geardreven Two Throw Melassepumpe, 9" Diameter X 10" Slag, med en Ydeevne af 125 Tons Melasse pr. Time ved et Modtryk af 125 lbs. pr. sq. inch. Messrs. J. P. Hall & Sons, Ltd., Peterborough, England, samt en Drivskrue af Manganbrønde fra Firma Theodor Zeise, og desuden en Eureka horizontal, duplex Kedelfødepumpe til Varmeanlægget, Størrelse: 4½" X 2¾" X 4". A/S G. Hartmann, Oslo.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstalten til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 4 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	4,397	7,421,641	3,584	5,824,147
1932	3,735	5,804,105	3,078	4,533,982
Forsk. ... ÷	662	1,617,536	506	1,290,165

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	6,204	6,771,498	3,434	6,269,698
1932	6,077	6,031,924	3,090	5,503,113
Forsk. ... ÷	127	739,574	344	766,585

I de første fire Maaneder af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 300,992 Tons større og 969,131 Tons mindre end til Antwerpen.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 10. Maj 1932.

Valutarestriktioner i Forbindelse med direkte Importregulering, Toldskranker og flere andre ret væsentlige Ting sætter en Bom for den naturlige frie Udveksling af Varer Landene imellem, og saa længe den disponible Tonnage saa langt overgaar Efterspørgselen, maa og skal Fragterne blive derefter. Naar der en enkelt Gang sker Forandringer til det bedre — enten i en udvidet Efterspørgsel eller noget forbedrede Rater — tillægges disse Forandringer som Regel større Betydning (især i ikke-Fagblade), men derfor skal selv den mindste Forandring ikke overses, da man aldrig kan vide, hvad den kan udarte sig til. Russernes forskellige Dispositioner, f. Eks. den sidste Meddelelse om store Indkøb af Hvede fra Australien og Amerika, kan godt naa at influere paa Fragtmarkedet og Kornpriserne, men det er endnu for tidligt at kunne dømme herom. Befragterne har for Tiden ingen Vanskelighed ved at inddække det lille Behov, som frendeles præger de fleste Markeder, og kun en decideret Bedring af de nuværende Handels- og politiske Forhold kan bringe taalelige Vilkaar for Skibsfarten.

## TRÆLASTMARKEDET

Fra Sverige-Finland rapporteres bl. a. følgende Slutninger: 1,200 std. Kemi/Hull 30/-; 1,300 std. Kemi/

London 31/-; 670 std. Ræfsø/London 31/6d; 650 std. Uleåborg/London 34/-; 950 & 750 std. Hernøsand/London 32/6d; 500 std. Sundsvall/Grimsby 39/-; 1,100 std. Hernøsand/Manchester/Liverpool & Birkenhead 42/6d; 950 std. Torneå & Kemi/Bordeaux 40/- For 6/1,000 std. Hernøsand & Sundsvall/Zaandam indikeres Hfl. 14, 400 std. Kaskø/Brussel Kanalen 37/-, 1,150 std. Walkom & Trangsund/Cardiff 34/- 35/-.

Leningrad: 1,200 Fv. Calais 31/-, Rouen 32/-, 725 std. Fredriksstad 36/-, 720 std. Sunderland 40/-, 1/1,200 std. London 40/-.

Hvidehavet: Archangel: 825 std. Holland 48/6, 750 std. Kings Lynn 54/6d, 950 std. Portishead 57/-, 1,350 Fv. Rotterdam 40/6, Mesane/Manchester 660 std. 57/6, Kovda/Manchester 910 std. 52/-, 1,075 std. Garston 55/6d. Onega/Sunderland 565 std. 54/-, 1,065 std. Antwerpen 48/6, Soroka/Grimsby 1,050 std. 48/-.

Canada: 1,000 std. Parrsboro/W.B.E.I. 50/-, 600 std. Bay of Fundy/W.B.E.I. 51/3d.

## KUL, KOKS etc.

De samme Noteringer gaar igen Uge efter Uge. Østkysten/København 2,800 t. 4/-, 800 Losning, Randers 2/2,500 t. 4/1½d 4/3, 400 Losning, Humber/Odense 2,000 t. 4/1½. Koks Rotterdam/København Kr. 5.75, Koks London/København 6/- à 6/3d. Danzig/Køben-

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Ny Møntfod i Sydafrika?

Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Durban modtaget Indberetning er der i den sydafrikanske Union fremsat et Lovforslag gaaende ud paa at ændre den nuværende Udmøntning i Pund Sterling, Shillings og Pence til Rand (Guldmonnt), Florin og Cents (Sølvmonnt) samt Cents (Bronze-monnt).

## En Carlsberg Nyhed

Det er næsten blevet Tradition, at hvert Aar, naar Sommeren melder sin Ankomst, møder Carlsberg med en behagelig Overraskelse til sine Kunder. Sidste Aar var det Carlsberg Export Water, det kulsyresvage, »bløde« Mineralvand, der kom i Handelen og straks fik et meget stort Salg, der siden er vokset betydeligt — og i Aar kommer Carlsberg med et nyt, forfriskende og velsmagende Saftvand *Carlsberg Appelsinvand*, der utvivlsomt i lige stor Grad vil blive Børnenes som de Voksnes foretrukne Drik.

Carlsberg Appelsinvand er fremstillet af den friske pressede Appelsinsaft, hvorved de livgivende Vitaminer er bibeholdt, og Produktet har en overmaade fyldig og frisk Smag. Der kan næppe være nogen Tvivl om, at denne Drik hurtig vil blive overordentlig populær ved Sommerbriden og Sommerballet, paa Badestranden og paa Forlovsrestauranten — kort sagt alle de Steder, hvor vi nu skal til at prise Sommer.

## Ny Type Dieselmotor paa Fiskeriudstillingen i Esbjerg

Som bekendt er der i de sidste Par Aar foretaget adskillige Forsøg med Anvendelse af Dieselmotorer i Fiskefartøjer og andre Smaaskibe, bl. a. har ogsaa Burmeister & Wain i længere Tid eksperimenteret med saadanne Motorer og nu melder tillige A/S Møller & Jokumsens Motorfabrik i Horsens sig i Konkurrencen, idet Udstillingen i Esbjerg i Juni vil præsentere en af Firmaets Marine Dieselmotorer. Firmaet har i de sidste 17—18 Aar beskæftiget sig med Bygning af Dieselmotorer, men først for et Par Aar siden gjorde Firmaet Forsøg med særlige Dieselmotorer, beregnede til Installation i Fartøjer. Ogsaa et Par Vesterhavskuttere, foruden Kutteren »Snorfari« af Reykjavik har A/S Møller & Jokumsens Motorer, kaldet »Miss«, som har den Fordel, at den kan starte fra »kold« uden Brug af Blæselamper, og at dens Forbrug af Raaoilje ligger lavt. Skipper Storper paa Kutteren »Nordsøen«, som har den nye Motor, er meget tilfreds og betegner den som et nyt Fremskud for dansk Industri.

## PERSONALIA

## 65 Aar

Lørdag den 7. Maj fyldte den i Søfartskredse velkendte Skibsfører Kaptajn Niels Th. Brinch, Esbjerg, 65 Aar.

Kaptajn Brinch slammer fra en gammel Sømandsslægt i Sønderho, og som næsten alle Drengene i Sønderho paa den Tid, han blev konfirmeret, kom han til Søs, og han tog saa de forskellige Grader, Navigationseksamen, sejelede først som Styrmand med Sejlskibe, kom saa ind i Dampskibsselskabet »Vesterhavet« og senere hen fik han Selskabets Dampere »Fylla« at føre i de farefulde Krigsaar; men da Skibsreder Marius Nielsen inodtog dette Skib, fortsatte han som Fører med det under det ny Rederiflag. Kaptajn Brinch har som saa mangen kæk Sømand oplevet mange spændende Ting i de mange Aar, han har pløjet Søen, og her skal nævnes, at han under spændende Forhold fik det Held at redde Besætningen fra et svensk Skib. For denne Daad fik han tildelt et stort, smukt Sølvbæger af den svenske Regering. Trods de 65 Aar er Brinch endnu rask og initiativrig samt livlig interesseret i Tidens Rørelser. Hans Virksomhed ude og hjemme har stede været præget af Retsindighed og Grundighed og iøvrigt har han i det stille været en godgørende Mand.

Han mistede for et Par Aar siden sin Hustru, det var en svær Sorg og er et stort Savn for ham.

—n.

## Dødsfald

En i Handels- og Søfartskredse kendt Mand, Kgl. Vejer og Maaler Jens Nielsen, Esbjerg, er Lørdag den 7. Maj afgaaet ved Døden paa Kurstedet »Gl. Skovridergaard« ved Silkeborg, hvor han for 3 Uger siden lod sig indlægge under Overlæge Storkes Behandling efter, at han havde skrunet nogen Tid. Jens Nielsen var en Skipper fra Sønderho, født 29. Maj 1857. 1872 tog han Præliminæksamen i København og fik straks Plads hos Grosserer Jørgen Jensen, og i denne Plads forblev han til han etablerede sig som Skibshandler i Esbjerg; men efter 8 Aars Forløb afhændede han denne Forretning til sin Svoger og blev Bogholder paa Esbjerg Bryggeri, derefter fik han Ansættelse i Vestjyllands Landmandsbank. For godt 23 Aar siden blev han ansat som Kgl. Vejer og Maaler i Esbjerg, og ved denne Virksomhed er der gennem Aarene, som By og Havn tilltog, kaldt paa hans Arbejdskraft. Ogsaa paa andre Omraader har han, som nævnt, virket og været Brug for hans ubestridelige Dygtighed, har saaledes været, da Esbjerg ikke var Købstad, i en Aarrække Medlem af Esbjerg Sogneraad. Han efterlader sig Enke og 11 Børn. Han begravnes i Esbjerg.

## FRAGTBÆRETNINGEN fortsat

havn skal være gjort til Kr. 3.40 for 2,000 t., 800 Losning.

## MIDDELHAVET

De udgaaende Rater er fæstnet noget, men med en minimal Udførsel og rigelig Tonnage kan der vanskelig komme større Rateforbedringer. Udførselen fra Wales i 1ste Uge i Maj Maaned androg kun 290,000 t. imod 375,000 t. i 1931 og godt 500,000 t. i 1930, 1929 og 1928. De hjemgaaende Markeder er lige elendige, med liden eller ingen Efterspørgsel. Fra Donau offeres kun ganske enkelte Laster paa Basis af 14/- B/H, 13/6d A/R., 16/- 16/6d Danmark. Fra Sortehavet noteres ingen Kornlaster, vistnok af gode Grunde, og Kul og Erts udbydes i Ny og Næ; Sfax/Cork 2,900 t. 8/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Cuba/Liverpool 8,900 t. Sukker 13/6d, San Domingo/U.K. Kont. 3,600 t. 14/-, New York/U.K. Kont. 6,000 t. Sukker 12/-, 4/4,400 t. 13/-. Montreal/A-R. 8 c., Middelhavet 11 c. Mel i Sække Montreal/Shanghai & Vladivostock \$4.75. Oliekager/New Orleans/3 danske Havne skal være gaaet til \$3.95.

Pacific/Europa indikerer 21/6. Til Vladivostock rapporteres fire Slutninger til \$2.50, 700 Losning à 1/-.

## SYDAMERIKA

For Maj Lastning er der noget forbedret Efterspørgsel, men den disponible Tonnage er til Gengæld meget rigelig, og Fragterne kan derfor ikke forventes at slige nævneværdige. Til U.K. Kont. betales mellem

17/- og 17/6 for store Baade, 18/- 18/6d 5/6,000 Tonner, og 18/9 19/9 til Skandinavien, Basis i Lossehav. Bahia Blanca/Antwerpen direkte gik til 15/-. — Kulraten fra Wales til Buenos Aires er stadig 9/-, og som Regel sluttes Rio til 8/-, Monte Video 8/6d, men det er i enkelte Tilfælde lykkedes at faa Baade til de 2 sidstnævnte Havne til henholdsvis 7/11½ og 8/4½. En Kontrakt til Buenos Aires over 1933 er taget af engelske Redere til 10/6d.

## ØSTEN

Del australske Marked er mærkværdigvis gaaet endnu mere ned. Fra Victoria betaltes sidst 26/- Europa, 16/3 Shanghai, 16/9 Taku Bar, Sydney/Europa 21/9 og 22/6, full cargo in bulk, Option Shanghai 13/-. Taku Bar 14/- og Syd Australien/Vladivostock 7,200 t og 6,800 t. 18/-, 700 Losning à 1/-. Majs Syd-Afrika/U.K. Kont. indikerer 16/- 16/3 med 17/6 til Kanada. Sukker Durban/Montreal 17/6 Juli og August. Saigon/U.K. Kont., 3 Lossehavne, 22/- Ris, 25/6 Rismel. Vladivostock/Hamburg & Hull 9,000 t. 25/6, Vladivostock/Rotterdam &/eller Hamburg 8,000 t. 23/3, parcels Rotterdam/Hamburg ca. 20/- 20/6, Dalney Lastning 21/6 22/-.

## TIME-CHARTER

4,440 t. Rundrejse Vestindien 60 c., 4,350 t. Rundrejse Vestindien 65 c., 4,000 t. Rundrejse Vestindien 55 c., 2,500 t. Rundrejse Vestindien \$1, 6,560 t. trip across, via Gulf 65 c., 3,150 t. trip across, via Gulf \$1.25, m/v 5,500 t. & 5,200 t. trip down, redelivery Plate 80 c.



## POSITIONSLISTE

PR. 10. MAJ 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, i Dok.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Parana 7.5.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 4.5. til Yokohama.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Santos 27.4. til Kbhvn., Aabenraa og Aalborg.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, ank. Antwerpen 7.5.  
 m.s. *Asia*, Heindorn, afg. London 7.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Norfolk 3.5.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 4.5. til San Francisco.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Newcastle 30.4.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Vejle 3.5.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Larvik 13.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, pass. Perim 7.5. p. R. t. Sucz.  
 s.s. *Asko*, Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til Leningrad.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Geraldton 5.5.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Port Empedocle 5.5.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, i Dok.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Bordeaux 4.5. til Casablanca.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rouen 8.5.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Suez 8.5. til Colombo.  
 s.s. *Botnia*, i Dok.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Antwerpen 27.4.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Aarhus 29.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Puerto Gabolo 29.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Tuborg 9.5.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. forv. Neapel 9.5. til Catania.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Oran 30.4. til St. Johns Nfl.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Madeira 8.5. til Kbhvn., Aabenraa og Aarhus.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Horsens 8.5.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Ushant 2.5. p. R. t. Fremantle.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Cape Race 4.5. p. R. t. Baton Rouge.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ækvator 4.5. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Houston 29.4.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Melbourne 14.4.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Cadiz 9.5.

## D

- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 7.5. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. New York 9.5.  
 s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, afg. Riga 2.5. til Southampton.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Göteborg 6.5.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Kbhvn. 4.5.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Charleston S.C. 7.5.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 9./10.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. forv. Kbhvn. 9.5. til Königsberg, Memel og Libau.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 5.5.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. forv. Cuba 9.5. til Melilla.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Malla 6.5. til Piræus.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 7.5.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Flensborg 9.5.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 8.5.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, i Dok.  
 s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. La Pallice 8.5.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Rosario 7.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Antwerpen 4.5.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Rouen 8.5.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 4.5.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Leningrad 5.5.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Beverley 4.5. til New Orleans.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, i Dok.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. La Romana 25.4.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Swansea 8.5.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Port Alberni 5.5.

## NORDISK SKIBSREDERFORENING

Den aarlige Generalforsamling afholdes paa **GRAND HOTEL** i **GØTEBORG**,  
 Onsdag den 29. Juni Kl. 17.

BESTYRELSEN.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 9.5.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. forv. Kbhvn. 9.5. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 7.5. til Kbhvn., Horsens, Nykøbing F. og Danzig.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 6.5.  
 s.s. *Hroar*, Nielsen, i Dok.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Dakar 7.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Constantza 1.5. til St. Malo.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Leith 7.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 6.5. til Vest- og Nordlandet.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 22.4. til Levis, Quebec og Montreal.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Gibraltar 7.5. p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jegersborg*, afg. Riga 7.5.

## K

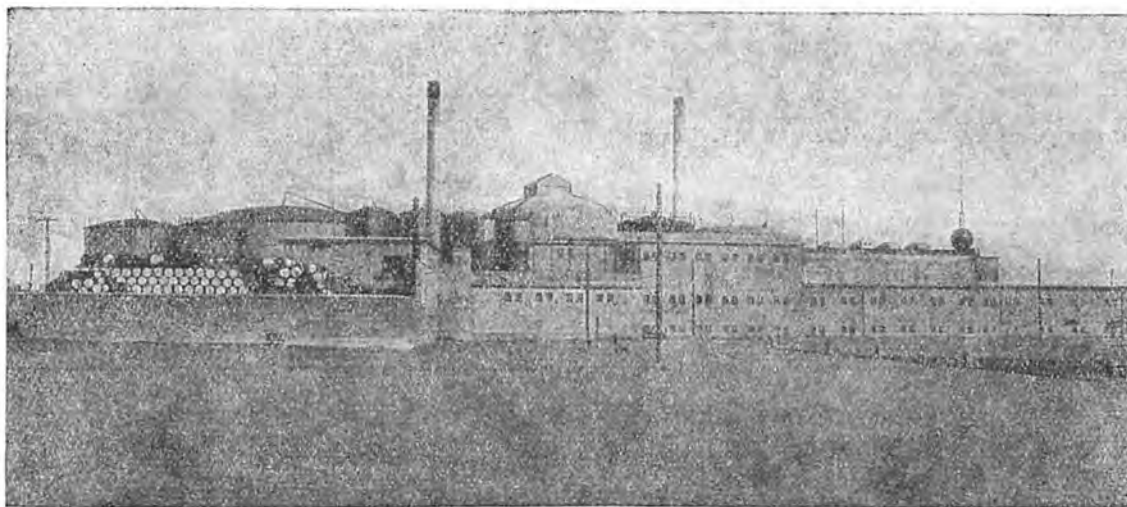
- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. forv. Ellesmere Port 9.5. til Liverpool.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Valencia 30.4.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 3.5. til Preston, Manchester, Liverpool og Swansea.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. 5. 1932

LONDON.....	18,28	MADRID.....	40,00
NEWYORK.....	4,98	AMSTERDAM.....	202,50
BERLIN.....	119,10	STOCKHOLM.....	94,65
PARIS.....	19,80	OSLO.....	93,25
ANTWERPEN.....	70,00	HELSINGFORS.....	8,55
ZÜRICH.....	97,75	PRAG.....	14,90
ROM.....	25,85		

# ALFRED OLSEN & CO. A/S



FABRIK I FRIHAVNEN

## SMØREOLIE — BRÆNDELSOLIE

IMPORT I TANKDAMPERE

Specialitet:

### VERITAS-DIESELMOTOROLIE

Den mest økonomiske og absolut gennemprøvede Olie

ANVENDT AF VERDENS FØRSTE  
DIESELSKIBE FRA START TIL DATO

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER OG KONSISTENSFEDT  
MARINEOLIE — TURBINEOLIE

**Største Speciallaboratorium i Skandinavien.**

Kemiske og tekniske Undersøgelser og Raad i alle Smøreproblemer  
til Disposition for alle Virksomheder.

**HØVEDKONTOR: KVÆSTHUSGADE 3.**




**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744

Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Barkowski, ank. Gdynia 6.5.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Colombo 3.5. til Aden.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Boston Mass 5.5.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Immingham 7.5. til Kbhvn.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 6.5. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 6.5. til Reval.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Antwerpen 28.4. til Norfolk Va.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Tsingtao 5.5. til Shanghai.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Ghent 8.5.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 7.5. til Kbhvn.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Huelva 9.5.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Oran 5.5. til Garston.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos Aires 28.4. til Kbhvn.  
m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Bangkok 30.4.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 8.5.  
s.s. *Nevada*, Arel, i Dok.  
s.s. *Nidaros*, Ankersen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Kenitra 8.5.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Åbo 4.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, pass. Dondra Hd. 1.5.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, i Dok.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Panama Canal 26.4. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 6.5.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Mona Passage 1.5. p. R. t. Newcastle.  
s.s. *Polonia*, afg. Danzig 20.4.  
s.s. *Primula*, Hansen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Ceuta 8.5.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 29.4. til westb.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Kbhvn. 9.5.  
s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Holbæk 8.5.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 5.5. til Kbhvn.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aabenraa 10.5.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. forv. Bordeaux 9.5. til La Pallice, Havre og Dunkirk.  
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Almeria 8.5.  
m.s. *Siam*, Andersen, ank. Kbhvn. 5.5.  
s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Aalborg 8.5.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Liverpool 7.5.  
s.s. *Skjold*, Christensen, i Dok.  
s.s. *Skodsborg*, pass. Kbhvn. 5.5.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Kbhvn. 7.5.  
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Braila 6.5. til Nantes.  
s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 8.5.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. La Romana 1.5. til Bordeaux.  
m.s. *Stjerneborg*, afg. Geelong 22.4.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 7.5.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 30.4. til Quebec.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Nykøbing M. 9.5.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 7.5.  
s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Bastholm, ank. Danzig 2.5.  
s.s. *Thyra*, Jensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Antwerpen 7.5.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 8.5. til Oporto.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Wallarosa 2.5.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Chekka 7.5.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, i Dok.  
s.s. *Tula*, i Dok fra 10.5.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Havana 5.5.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Ebeltoft 8.5.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Kalundborg 8.5.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Tenerife 20.4.  
m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Aarhus-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 8.5.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 9. MAJ 1932

3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Methil 6.5.  
4/m Sk. *Hlega*, Petersen, ank. Rønneby 6.5.

3/m Sk. *Nathalla*, Rasmussen, ank. Treport 6.5.  
3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Castletown Ireland 6.5.

**KAY DYHR**  
Nyhavn 43 - København K.  
Tlf. Cent. 8901-8985-8988 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg  
fra James Howden & Co.  
GLASGOW

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

KØBENHAVN K. Telegramadr.:  
Telefon: 9246 MONTANAKUL

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE

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

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve  
Patent Mørje

Kobberstof for Træskibe  
Graa Patentmaling til udenbørde Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

## AIB. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## J. W. PAULIN

STEVEDORE

REDERI

BEFRAGTNING

WIBORG - FINLAND

TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER

## EDGAR PETTERSON

Skibsmægler, Befragter, Assurance og Spedition.

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

Repræsentant: Jørgen A. Rasmussen, København K.

Telefon: 127. Coder: The Bee Codes, Scott's,  
Telegram Adr.: "Pettersens". Owners' and Captains' Code.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
& The Finnish Shipbrokers Association.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER  
LIMITERET.  
STIFTET 1786

**SØ- og TRANSPORTFORSIKRING**  
SLOTSHOLMSGADE 5  
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“  
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 11. Maj 1932.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

827. Sverige S.-Kyst. Ronneby Indløb. Dunsö nabb Lystønde atter udlagt.  
(U. f. s. Nr. 18/1995. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Dunsö nabb* paa c. 56° 09' N. 15° 15' E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Afmærkning inddraget.  
(E. f. S. Nr. 16/668 1932.)
828. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Opmudringsarbejder. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 18/1094. Stockholm 1932.)  
I Anledning af, at der foregaar Opmudringsarbejder i Indsejlingsrenden indenfor Havneområdet, tilraades det at udvise den største Forsigtighed ved Besøjlingen af *Karlskrona* Havn. c. 56° 10' N. 15° 35' E.
829. Sverige. Landsort—Häradsjär. Södertälje—Femörehuvud. Västra Stendörren Lystønde atter udlagt.  
(U. f. s. Nr. 18/1093. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Västra Stendörren* paa c. 58° 45' N. 17° 24' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/2707 1931.)
830. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder atter udlagt.  
(U. f. s. Nr. 18/1092. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Korsnäsgrundet* c. 58° 51' N. 17° 36' E. *Algubbsgrundet* c. 58° 51' N. 17° 35' E.  
(E. f. S. Nr. 51/2708 1931.)
831. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib atter udlagt.  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/39 1932.)
832. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib atter udlagt.  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 9/359 1932.)

833. Sverige. Bottniske Bugt. Örnsköldsvik Havn. Nyt Fyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 17/1019 og 18/1091. Stockholm 1932.)  
Paa det SE.-lige Hjørne af Stenkajen i Örnsköldsvik Havn er paa  $63^{\circ} 17' 10''$  N.  $18^{\circ} 43' 18''$  E. tændt et Fyr, Örnsköldsvik östra, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Brændetid: Fra Sejladsens Begyndelse til den 20. Maj og fra den 20. Juli til Sejladsens Ophør.  
Det tidligere Fyr Örnsköldsvik paa  $63^{\circ} 17' 16''$  N.  $18^{\circ} 42' 58''$  E. benævnes fremtidig Örnsköldsvik västra.
834. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib atter udlagt.  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet Sydostbrotten paa c.  $63^{\circ} 19' N.$   $20^{\circ} 11' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/2710 1931.)
835. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Valsörarne Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/327. Helsingfors 1932.)  
Valsörarne Fyr paa c.  $63^{\circ} 25' N.$   $21^{\circ} 04' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/138 1932.)
836. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr. Taagesignal i Uorden.  
(U. f. s. Nr. 12/328. Helsingfors 1932.)  
Taagesignalapparatet ved Norrskär Fyr paa c.  $63^{\circ} 14' N.$   $20^{\circ} 36' E.$  er for Tiden ude af Virksomhed. Indtil videre afgives Taagesignal ved Hjælp af Knaldsignaler.
837. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/332. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
Lypertö övre og nedre c.  $60^{\circ} 36' N.$   $21^{\circ} 14' E.$  Lypertö lotsstuga. Kasskär. Frisilä. Saviletto. Bockholm.  
(E. f. S. Nr. 3/98 1932.)
838. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/333. Helsingfors 1932.)  
Lehmäsaari Fyr paa c.  $60^{\circ} 14' N.$   $21^{\circ} 57' E.$  er atter tændt.
839. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 12/309 og 12/322. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:  
Kotka. Boisto. Kuorsalo. Pitkäpaasi. Trångsund. Björkösand. Stora Fiskaren.  
(E. f. S. Nr. 5/183 og 10/428 1932.)
840. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/315 og 12/319. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
Kalvholm c.  $60^{\circ} 09' N.$   $25^{\circ} 02' E.$  Skanslandet. Gustavssvärd. Stora Öster Svartö. Mjölö.  
(E. f. S. Nr. 9/369 og 10/426 1932.)
841. Finland. Finske Bugt. Söderskär Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/306. Helsingfors 1932.)  
Söderskär Fyr paa c.  $60^{\circ} 07' N.$   $25^{\circ} 25' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 13/561 1932.)
842. Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Våtskär. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/316, 12/317 og 12/318. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
Storhällan c.  $60^{\circ} 15' N.$   $26^{\circ} 06' E.$  Hamnholm. Vinbärsören. Utterholm. Äggskär. Onas. Homanskär. Gråskär. Örskär. Stenörn. Flakaskär.  
(E. f. S. Nr. 9/372 1932.)

843. Finland. Finske Bugt. Boistö. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/307. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Orrengrund* c. 60° 16' N. 26° 28' E. *Boistö. Lövä.*  
(E. f. S. Nr. 10/427 1932.)
844. Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/308. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Tindinen* c. 60° 28' N. 26° 59' E. *Pirköyri. Kukouri. Lelleri. Hietakari. Rankö.*  
*Kaunissaari.*  
(E. f. S. Nr. 10/429 1932.)
845. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Manniklubb Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/314. Helsingfors 1932.)  
*Manniklubb* Fyr paa c. 60° 15' N. 27° 01' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/374 1932.)
846. Finland. Finske Bugt. Aspö. Veitkari Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/313. Helsingfors 1932.)  
*Veitkari* Fyr paa c. 60° 16' N. 27° 14' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/375 1932.)
847. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/310. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lilla Fiskaren* c. 60° 29' N. 28° 06' E. *Halli. Kiiskeri. Häminkielletto. Pukkion-*  
*saari. Parrio. Santio. Pisasaari. Mustamaa norra og södra. Rödholm. Orisaari.*  
(E. f. S. Nr. 5/180 1932.)
848. Finland. Finske Bugt. Trångsund. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/312 og 12/320. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Östra dykdalben* c. 60° 38' N. 28° 35' E. *Ravansaari övre og nedre. Humallahti*  
*övre og nedre. Pinkeli. Uuraanportti norra. Kuninkaansaari. Tuppuransaari.*  
(E. f. S. Nr. 5/181 1932.)
849. Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/311 og 12/321. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Särkkäluoto* c. 60° 18' N. 28° 48' E. *Alvatinniemi. Rondö. Kuninkaanniemi*  
*övre og nedre.*  
(E. f. S. Nr. 5/182 1932.)
850. Letland. Steinort Lystønde atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 3/11. Riga 1932.)  
*Lystønden Steinort* paa c. 56° 52' N. 21° 00' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 9/381 1932.)
851. Letland. Libau. Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 3/11. Riga 1932.)  
*Lys- og Fløjtetønden Libau* paa c. 56° 31' N. 20° 51' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/187 1932.)
852. Letland. Bernaten-Rev. Lys- og Klokketønde atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 3/11. Riga 1932.)  
*Lys- og Klokketønden Bernaten-Rev* paa c. 56° 23' N. 20° 53' E. er atter udlagt  
paa Station.  
(E. f. S. Nr. 9/382 1932.)

**853. Polen. Hela N. Afmærkning forandret.**

(N. f. S. Nr. 19/1408. Berlin 1932.)

Den hvide Fløjtetønde paa c.  $54^{\circ} 37',_8$  N.  $18^{\circ} 50',_3$  E. er ombyttet med en rød Lystønde med N.-Topbetegnelse og en sort Plade med Paaskriften *H. N.* under Fyrlanternen. Fyrkarakteren er hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .  
(Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****854. Danmark. Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.**

I Tiden fra den 6. Maj til omkring den 12. Juni d. A. vil der blive foretaget Oprensningsarbejder i og ved *Karrebæksminde Havn*.

I denne Anledning henstilles det til de Fartøjer, som i det nævnte Tidsrum skal anløbe Havnen, at udvise størst mulig Forsigtighed under Ind- og Udsejling.

*Karrebæksminde Havn*: c.  $55^{\circ} 10',_2$  N.  $11^{\circ} 38',_7$  E.

(E. f. S. Nr. 9/385 1932. Havnelods, Side 91.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****855. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(U. f. S. Nr. 18/1101. Stockholm 1932.)

Omkring den 23. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Fladen* paa c.  $57^{\circ} 13'$  N.  $11^{\circ} 51'$  E. midlertidigt med et Reserveyrskib, som i Stedet for Navn paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Lufttaagesignal bliver uforandret, medens Reserveyrskibet ikke afgiver Undervandssignal.

**856. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**

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

(E. f. S. Nr. 13/591 og 16/688 1932.)

**857. Norge. Skagerrak. Oslofjorden E.-Side. Mossesundet Fyr flyttes og forstærkes.**

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)

I Løbet af 1932 vil *Mossesundet Fyr* paa c.  $59^{\circ} 28',_2$  N.  $10^{\circ} 41',_1$  E. blive flyttet til *Lindbauenspynt* paa c.  $59^{\circ} 27',_7$  N.  $10^{\circ} 40',_8$  E. Samtidig vil Fyret blive forstærket.

(Kort Nr. 236.)

**858. Norge. Skagerrak. Oslofjorden N.-lige Del. Kongen. Taagesignal forandres.**

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)

I Løbet af 1932 vil Sirenen ved *Kongen* paa c.  $59^{\circ} 41',_4$  N.  $10^{\circ} 36',_8$  E., paa *Halangstangens W.-Side*, blive ombyttet med en automatisk Taageklokke, der skal give Et-Slag hver  $15^s$ .

(Kort Nr. 236.)

**859. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Kvalsholmene. Båer fundet.**

(E. f. S. Nr. 4/126. Oslo 1932.)

1. En Båe med 5 m Vand ligger  $70$  m  $280^{\circ}$  fra Baaken paa *St. Kvalsholmen* NW.-Pynt.

2. En Båe med 6 m Vand ligger  $130$  m  $331^{\circ}$  fra Baaken paa *St. Kvalsholmen* NW.-Pynt.

3. En Båe med 7 m Vand ligger  $240$  m  $31^{\circ}$  fra Baaken paa *St. Kvalsholmen* NW.-Pynt.

Baaken paa *St. Kvalsholmen* NW.-Pynt:  $58^{\circ} 08' 33''$  N.  $8^{\circ} 17' 15''$  E.

860. Norge. Skagerrak. Songvårfjorden. Songvår Fyr forandres.  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Songvår Fyr* paa c.  $58^{\circ} 00',_8$  N.  $7^{\circ} 48',_9$  E., paa SE.-Siden af *Hellersø*, blive forstærket og Lysvinklerne i Fyret forandret.  
(Kort Nr. 236.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

861. Norge. Vesterålen. Langenes. Anda Fyr tændes.  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 tændes paa c.  $69^{\circ} 03',_9$  N.  $15^{\circ} 10',_9$  E. et nyt Fyr, *Anda Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med Formærkelser.
862. Norge. Lofoten. Risværleden. Solliholmene NW. Grund.  
(E. f. S. Nr. 3/99. Oslo 1932.)  
En for Skibsfarten farlig Grund rapporteres at ligge paa c.  $68^{\circ} 16',_3$  N.  $15^{\circ} 04',_7$  E.
863. Norge. Lofoten. Risværleden. Ørsvåg Fyr forandres.  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil Lysvinklerne i *Ørsvåg Fyr* paa c.  $68^{\circ} 11',_9$  N.  $14^{\circ} 25',_6$  E., paa *Sagaøen*, blive forandret.
864. Norge. Skråven. Skråven Fyr. Radiofyr oprettes.  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1931.)  
I Løbet af 1932 vil der ved *Skråven Fyr* paa c.  $68^{\circ} 09',_2$  N.  $14^{\circ} 39',_5$  E., paa *Saltværholmen*, blive oprettet et Radiofyr.
865. Norge. Røst. Lofoten. Skomvær Fyr. Fyr forstærkes. Bifyr tændes. Taagesignal oprettes.  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Skomvær Fyr* paa c.  $67^{\circ} 24',_7$  N.  $11^{\circ} 53',_0$  E. blive forstærket, og et Bifyr tændes for at lede fri S. om *Torfellan*. Samtidig oprettes et Taagesignal med Diafon. Signalet bliver Et-Stød hver 1<sup>m</sup>.
866. Norge. Søndre Helgeland. Torgværet. Sandøytaren Fyr erstattes med en Baake. Lystønde bliver permanent.  
(E. f. S. Nr. 4/125. Oslo 1932.)  
*Sandøytaren Fyr* paa c.  $65^{\circ} 22',_8$  N.  $12^{\circ} 00',_8$  E. genopføres ikke, men erstattes med en Baake.  
Lystønden, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, og som er udlagt paa *Sandværoddtaren* paa  $65^{\circ} 21' 39''$  N.  $12^{\circ} 03' 30''$  E. forbliver ude og indgaar i den permanente Afmærkning.  
(E. f. S. Nr. 1/13 1932.)
867. Norge. Sør-Trøndelag. W. for Helgebostadøya paa Hitra. Grund.  
(E. f. S. Nr. 3/98. Oslo 1932.)  
En for Skibsfarten farlig Grund rapporteres at ligge W. for *Veiskifholmene* paa c.  $63^{\circ} 34',_0$  N.  $8^{\circ} 28',_0$  E.
868. Norge. Grip. Grip Fyr forandres.  
(E. f. S. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Grip Fyr* paa c.  $63^{\circ} 14',_0$  N.  $7^{\circ} 37',_0$  E., paa *Brathårskollen*, blive forstærket og Lysvinklerne i Fyret forandret. Fyret slukkes den 10. Maj d. A. i Stedet for den 16. Maj.
869. Norge. Sildegapet. Skongsnes Fyr forandres.  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil Lysvinklerne i *Skongsnes Fyr* paa c.  $62^{\circ} 01',_9$  N.  $5^{\circ} 07',_7$  E., paa NE.-Pynten af *Vågsøen*, blive forandret.

- 870. Norge. Ulvesund. Ulvesund Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil Lysvinklerne i *Ulvesund Fyr* paa c.  $61^{\circ} 59',_1$  N.  $5^{\circ} 10',_5$  E., paa *Hjerteneset*, blive forandret.
- 871. Norge. Vilnesfjorden. Raußen Fyr nedlægges. Nye Fyr tændes.**  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Raußen Fyr* paa c.  $61^{\circ} 18',_0$  N.  $4^{\circ} 54',_6$  E., paa Øens SW.-Pynt, blive nedlagt og erstattet med 2 nye Fyr, et paa *Raußen* og et paa *Midtfjordskjær*.
- 872. Norge. Stavangerfjorden. Tungenes Fyr forandres. Braken. Taagesignal oprettes.**  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Tungenes Fyr* paa c.  $59^{\circ} 02',_1$  N.  $5^{\circ} 35',_1$  E., paa NW.-Siden af Pynten, blive forstærket og Lysvinklerne i Fyret forandret. Fyret slukkes den 1. Juni d. A. i Stedet for den 8. Juni.  
Paa *Braken*, ved *Tungenes Fyr*, oprettes et Taagesignal med Nautofon. Signalet bliver Et-Stød hver 30<sup>s</sup>.
- 873. Norge. Tananger. Flatholmen Fyr forandres. Taagesignal oprettes.**  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil Lysvinklerne i *Flatholmen Fyr* paa c.  $58^{\circ} 55',_3$  N.  $5^{\circ} 33',_7$  E., paa *Holmens NW.-Pynt*, blive forandret. Ved Fyret vil blive anbragt en Tyfon, hvormed der afgives Taagesignal. Signalet bliver: To-Stød hver 1<sup>m</sup>.
- 874. Norge. Lister. Lister Fyr forstærkes.**  
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Lister Fyr* paa c.  $58^{\circ} 06',_5$  N.  $6^{\circ} 34',_1$  E., paa W.-Pynten af *Lister*, blive forstærket.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 875. England SE.-Kyst. North Goodwin. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 706. London 1932.)  
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er  $10',_1$  m, ligger sunket paa  $51^{\circ} 21' 04''$  N.  $1^{\circ} 32' 57''$  E.  
2. Vraget, der er angivet at ligge c.  $0',_1$  Sm  $161^{\circ}$  fra (1), findes ikke.
- 876. England. Themsen Anduvning. Shipwash Sand E. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 16. Trinity House. London 1932.)  
Vraget af et Skib ligger sunket paa  $51^{\circ} 56' 11''$  N.  $1^{\circ} 40' 40''$  E., c.  $2\frac{1}{2}$  Sm E. t. N. for *South East Shipwash Tønde*. Et Vragmærkeskib, der viser 3 grønne Balloner lodret for hinanden eller 3 grønne Lanterner lodret for hinanden, og som under Taage giver Tre-Slag med Klokke hver 30<sup>s</sup>, er udlagt i c. 25 m Vand c.  $0',_2$  Sm ESE. for Vraget. — En Del Tønder er udlagt rundt om Vragets Plads i Forbindelse med Tilintetgørelsen af Vraget.

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

- 877. Frankrig. Le Crotoy Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 17/812. Paris 1932.)  
*Le Crotoy Fyr* paa c.  $50^{\circ} 13'$  N.  $1^{\circ} 37'$  E., ved N.-Siden af Mundingen af *Somme*, er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.
- 878. Frankrig. Cherbourg Anduvning. Kap Levi. Pulle.**  
(A. a. N. Nr. 17/814. Paris 1932.)  
Dybden paa  $49^{\circ} 42' 32''$  N.  $1^{\circ} 28' 44''$  W. er  $4',_2$  m og ikke som angivet i Kortet  $9',_1$  m.



- 879. Irland NW.-Kyst. Aran Island. Rinrawros Point. Oplysning om Fyr. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 691. London 1932.)  
 1. *Rinrawros Point* Hovedfyr paa c. 55° 01' N. 8° 34' W. viser afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 40<sup>s</sup>.  
 2. *Rinrawros Point* Bifyr, i samme Fyrtaarn som Hovedfyret, er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 43/2341 1931.)

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

- 880. Venezuela. Puerto de la Vela de Coro. Vrag afmærket.**  
 (A. a. l. N. Nr. 1. Caracas 1932.)  
 En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 11° 29' N. 69° 35' W. som Afmærkning for et sunket Vrag.
- 881. Cuba N.-Kyst. Lobos Cay. Fyr forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 723. London 1932.)  
 I Løbet af den nærmeste Tid vil *Lobos Cay* Fyr paa c. 22° 23' N. 77° 36' W. midlertidig blive erstattet med et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m.  
 (E. f. S. Nr. 20/1114 1931.)
- 882. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Anduvning. Islas Palmas Fyr. Oplysning om Fyr.**  
 (N. f. S. Nr. 18/1389. Berlin 1932.)  
*Islas Palmas* Fyr paa c. 3° 53',4 N. 77° 22',4 W. har en Synsvide af 16 Sm. Det viser rødt Lys fra Pejling 49° til 89° over de W. for Fyret liggende Grunde.  
 (E. f. S. Nr. 38/2102, 1929.)

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

- 883. Ceylon E.-Kyst. Trincomali Anduvning. Foul Point. Fyr forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 714. London 1932.)  
 I Løbet af den nærmeste Tid vil *Foul Point* Fyr paa c. 8° 32' N. 81° 19' E. blive forandret til at vise Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvide: 16 Sm.  
 Under Forandringen tændes et Hjælpefyr, der viser hvidt, fast Lys, men kun med ringe Lysevne.

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

- 884. Kina. Yangtze Floden Anduvning. Yangtze Entrance Fyrskib udlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 29. Shanghai 1932.)  
 Et rødmalet Fyrskib mærket „*Yangtze Entrance*“ og forsynet med en Jernstøtte midtskibs til Fyrlanteren er udlagt paa c. 30° 57' N. 122° 15' E., 9,62 Sm 22° fra *Gutzlaff* Fyr. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 11 Sm. Fyret er ubevogtet. Taagesignal gives med Klokke, men Signalet er i rolig Sø meget upaalideligt.
- 885. Kina. Siaukung Tao. Taagesignal oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 725. London 1932.)  
 Ved *Siaukung Tao* Fyr paa c. 36° 00' N. 120° 34' E. er oprettet et Taagesignal med Klokke. Signalet er Et-Slag hver 30<sup>s</sup>. Klokkeren er i Virksomhed fra 1. April til 31. August.  
 (E. f. S. Nr. 17/935 og 38/2132 1931.)

886. Korea SW.-Kyst. Mackau Gruppen. Koi (Ko) To. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 726. London 1932.)  
Ved Koi To Fyr paa c.  $34^{\circ} 43' N.$   $125^{\circ} 12' E.$  er oprettet et Taagesignal med Sirene.  
Signalet er Et-Stød hver  $50^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $45^s$ .

## XI. Bekendtgørelser m. m.

887. Danmark. Sletterhage. Nakkehoved. Tider for Radiofyrsklartvejsudsendelser forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/620 1932 meddeles, at Tiden for Klartvejsudsendelse for *Sletterhage* og *Nakkehoved* Radiofyr fra Kl. 0230—Kl. 0330 er forandret til Kl. 0330—Kl. 0430.

(Fyr-Fort. Nr. 160 og 222.)

888. Danmark. Radiofyrene i Nordsøen. Nyordning finder Sted.

I Overensstemmelse med de Beslutninger, der blev truffet paa Radiofyrkonferencen i London i April 1931 vedrørende Foranstaltninger til Formindskelse af Radiofyrenes indbyrdes Forstyrrelse i *Nordsøen* og *Kanalen*, hvilke Beslutninger er tiltraadt af samtlige til *Nordsøen* og *Kanalen* grænsende Lande, er det Hensigten i Sommerens Løb at bringe de *danske Nordsoradiofyr* i Overensstemmelse med den vedtagne Ordning.

Denne Ordning gaar i Korthed ud paa at inddele samtlige Radiofyr i Grupper paa 3, der sender i Rækkefølge og med samme Bølgelængde og Tonehøjde. Kun eet Radiofyr ad Gangen kan saaledes afgive Signaler inden for samme Gruppe. Sendeperioden for hvert Radiofyr bliver 2 Min. hver 6 Min.

Radiofyrene paa følgende Fyrskibe:

*Vyl* c.  $55^{\circ} 21' N.$   $7^{\circ} 40' E.$

*Horns-Rev* c.  $55^{\circ} 34' N.$   $7^{\circ} 20' E.$

*Graadysb* c.  $55^{\circ} 20' N.$   $8^{\circ} 05' E.$

samles i een Gruppe, der arbejder paa Bølgelængden 980 m (306 Kp.) og med Tonehøjden 1005 Sv/S. De udsender Radiosignaler i den nævnte Rækkefølge.

*Hanstholm* Radiofyr c.  $57^{\circ} 07' N.$   $8^{\circ} 36' E.$ , som skal arbejde i Gruppe med de paatænkte *norske* Radiofyr paa *Lister* og *Oksø*, faar tildelt Bølgelængde 1010 m (297 Kp.) og Tonehøjden 1070 Sv/S., hvilket er den samme som den nuværende Tonehøjde for *Hanstholm* Radiofyr. Der udsendes Radiosignaler i den nævnte Rækkefølge.

Nærmere Meddelelse angaaende Radiosignalerne samt Tidspunktet for Klartvejsudsendelse vil senere fremkomme, efterhaanden som Forandringerne paabegyndes.

Opmærksomheden henledes paa, at den indbyrdes Forstyrrelse mellem Radiofyrene mulig vil forøges i Forandringsperioden, men vil efter denne være reduceret til det mindst mulige.

(Danske Lods, Side 96 og 114. Fyr-Fort. Nr. 1, 36, 37 og 69.)

889. Danmark. Odde-Sund N.-lige Havn. Dover-Odde Anlægsbro. Taarbæk Havn. Havnereglementer.

Under den 29. April d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Odde-Sund N.-lige Havn* ( $56^{\circ} 34',_9 N.$   $8^{\circ} 33',_3 E.$ ) og *Dover-Odde Anlægsbro* (c.  $56^{\circ} 43' N.$   $8^{\circ} 28',_7 E.$ ).

Under 6. Maj d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Taarbæk Havn* (c.  $55^{\circ} 47',_3 N.$   $12^{\circ} 36',_c E.$ ).

(Havnelods, Side 40, 146 og 184.)

890. Danmark og Tyskland. Midlertidige Fyr til Triangulationsbrug.

Til Brug for Triangulationsarbejder mellem *Tyskland* og *Danmark* vil der i Tiden fra c. den 15. Maj d. A. til Udgangen af Oktober d. A. daglig fra Kl. 1600 til Kl. 0100 blive vist hvidt, fast Lys fra Taarne, der er opstillet paa følgende *danske* Stationer:

*Birket* c.  $54^{\circ} 54',_3$  N.  $11^{\circ} 20',_2$  E. Flammens Højde over Jordoverfladen: 45 m.  
*Vigerløse* c.  $54^{\circ} 42',_3$  N.  $11^{\circ} 56',_0$  E. Flammens Højde over Jordoverfladen: 40 m.  
*Hushøj* c.  $55^{\circ} 22',_5$  N.  $11^{\circ} 20',_2$  E. Flammens Højde over Jordoverfladen: 30 m.  
*Torup* c.  $55^{\circ} 08',_3$  N.  $11^{\circ} 53',_7$  E. Flammens Højde over Jordoverfladen: 36 m.  
*Kongsbjerg* c.  $54^{\circ} 57',_9$  N.  $12^{\circ} 30',_6$  E. Flammens Højde over Jordoverfladen: 19 m.

Der lyses til følgende tyske Stationer:

*Diedrichshagen* c.  $54^{\circ} 06',_3$  N.  $11^{\circ} 45',_8$  E.

*Darser-Ort* c.  $54^{\circ} 28',_3$  N.  $12^{\circ} 30',_1$  E.

*Hiddensee* c.  $54^{\circ} 35',_6$  N.  $13^{\circ} 07',_4$  E.

og tillige fra følgende tyske Stationer:

*Röst* c.  $54^{\circ} 39',_8$  N.  $9^{\circ} 52',_8$  E.

*Heschstein* c.  $54^{\circ} 19',_7$  N.  $10^{\circ} 32',_8$  E.

*Stoberdorf* c.  $54^{\circ} 25',_3$  N.  $11^{\circ} 16',_9$  E.

Lysets Spredning er c.  $2^{\circ}$ .

Der vil ikke samtidigt blive lyst fra alle Stationer.

(E. f. S. Nr. 22/1206 og 25/1424 1931.)

### 891. England. Radiofyr. Nyordning finder Sted.

(N. t. M. Nr. 689. London 1932).

Omkring den 18. Maj d. A. forandres Bølgelængde, Tonehøjde, Sendetider m. m. for nedennævnte Radiofyr saaledes, at Radiofyrene inddeles i Grupper paa 3, der sender i Rækkefølge med samme Bølgelængde og Tonehøjde. Kun eet Radiofyr ad Gangen kan saaledes afgive Signaler inden for samme Gruppe. Sendeperioden for hvert Radiofyr bliver  $1^m. 45^s.$  hver  $3^m.$

Radiofyrene vil blive forandret i følgende Orden:

1. *Dungeness Fyr* c.  $50^{\circ} 55'$  N.  $0^{\circ} 58'$  E. Ny Bølgelængde: 1031 m (291 kp).
2. *Start Point Fyr* c.  $50^{\circ} 13'$  N.  $3^{\circ} 38'$  W. Ny Bølgelængde: 1010 m (297 kp).
3. *South Bishop Fyr* c.  $51^{\circ} 51'$  N.  $5^{\circ} 25'$  W. Ny Bølgelængde: 1031 m (291 kp).
4. *Casquets Fyr* c.  $49^{\circ} 43'$  N.  $2^{\circ} 23'$  W. Ny Bølgelængde: 1010 m (297 kp).
5. *Round Island Fyr* c.  $49^{\circ} 59'$  N.  $6^{\circ} 19'$  W. Ny Bølgelængde: 980,4 m (306 kp).
6. *Lundy Island North Fyr* c.  $51^{\circ} 12'$  N.  $4^{\circ} 41'$  W. Ny Bølgelængde: 1031 m (291 kp).
7. *Skerries Fyr* c.  $53^{\circ} 25'$  N.  $4^{\circ} 36'$  W. Ny Bølgelængde: 990,1 m (303 kp).
8. *Cromer Fyr* c.  $52^{\circ} 55'$  N.  $1^{\circ} 19'$  E. Ny Bølgelængde: Endnu ikke fastsat.

Radiofyrenes Karakter forandres ikke.

Opmærksomheden henledes paa, at den indbyrdes Forstyrrelse mellem Radiofyrene mulig vil forøges i Forandringsperioden.

### 892. Norge. Ålesund Radio. Oplysning om Tjenestetid.

(B. f. F. Nr. 4/159. Oslo 1932.)

*Ålesund Radio* paa  $62^{\circ} 28' 12''$  N.  $6^{\circ} 09' 39''$  E. har indskrænket Tjenestetid fra 1. April d. A. Tjenestetiden er om Hverdage fra Kl. 0900—Kl. 1330 og fra Kl. 1630—1930, om Søndage fra Kl. 0800—Kl. 1000.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller  
Boga Nr.

*England:*

N Admiralty Tide Tables, 1932. Part II, Standard edition.

*Sverige:*

N 215 Bottenhavet, Nyland—Härnösand. Med Planer over: Nyland, Bollsta, Köja, Kramfors, Sprängsviken, Gustavsvik og Svanön—Sandö samt Härnösand.

N 277 a Skagerrak, Gullholmen—Kyrkesund. Med Specialkort: Fredagsholmen—Råön og Kyrkesund.

# Tillæg.

## I. Østersøen.


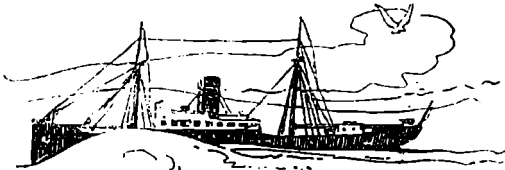
893. Estland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 5/19. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Makholm* c. 59° 31' N. 26° 44' E. *Kunda*. *Kaupasar*. *Kaspervik*. *Loksa*. *Harra*.  
*Juminda*. *Salmistu*. *Igosal*. *St.-Wrangel*.  
(E. f. S. Nr. 8/321 1932.)
894. Estland. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 5/18. Reval 1932.)  
Fyrskibet *Revalstein* paa c. 59° 43' N. 24° 44' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 8/322 og 17/758 1932.)
895. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Vulf Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 5/20. Reval 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Vulf* paa c. 59° 36' N. 24° 43' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/103 1932.)
896. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Lystønder atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 5/20. Reval 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
Lystønden *Surop* c. 59° 29' N. 24° 21' E. Lys- og Fløjtetønden *Middelgrund*  
c. 59° 31' N. 24° 40' E.  
(E. f. S. Nr. 8/323 og 17/758 1932.)
897. Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib. Undervandsklokke atter i Orden.  
(N. t. M. Nr. 5/17. Reval 1932.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Nekmangrund* paa c. 59° 05' N. 22°  
12' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 8/324 1932.)
898. Estland. Moon-Sund. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 5/19. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Emmaste* c. 56° 42' N. 22° 34' E. *Söru*. *Triigi*. *Seamina*. *Rauga*. *Schildau*.  
*Rohukula*. *Harilaid*. *Vorms*. *Hestholm S.* *Hestholm* Ledefyr. *Hapsal*. *Verder*. *Paternoster*.  
(E. f. S. Nr. 3/104, 8/325 og 8/326 1932.)
899. Estland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 5/19. Reval 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Abro* c. 58° 09' N. 22° 33' E. *Kübassar*. *Pernov*.  
(E. f. S. Nr. 3/105 og 8/326 1932.)
900. Estland. Riga-Bugt. Pernov Anduvning. Pernov Lystønde atter udlagt.  
(N. t. M. Nr. 5/21. Reval 1932.)  
Lystønden *Pernov* paa c. 58° 21',<sub>4</sub> N. 24° 27' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 49/2607 1931.)

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

901. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.  
**Oplysning om Dybde.**  
Ved Opmaaling den 9. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og  
*Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,<sub>1</sub> m i E.-Siden at Renden og 6,<sub>0</sub> m i Midten at  
Renden. Fra Midten af Renden og W. efter aftager Dybden jævnt til Stumptønde-  
linien, hvor der er 2,<sub>7</sub> m.  
c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.  
(E. f. S. Nr. 12/547 1932.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART


**FUEL & DIESEL OIL**

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

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



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} »Lamberte
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} »Lambrose Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*- og se en Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)  
Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLE. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

## ADOLF LAHTI

Uleåborg &amp; Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG

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

## CADENIUS & GRAHN <sup>A/B</sup>

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- & 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  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havarilagenter — SpeditørerMedlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsfederering

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienstschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienstschlüssel.Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

## Hellerup Kulimport <sup>A/S</sup>

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## Toldbodens Motorfærge

ved N. P. Winding (V. Steen's Eff.) anbefaler sig med

## MOTORBAADE

III Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13.717

## Frihavens Skibsprovianteringsforretning

(Indehavere: F. Mommsen og A. P. Melgaard)

provianterer Skibe saavel paa  
Rheden som overalt i Havnen

Adresse: Proviantboderne, Frihavnen

Telefon 8332 og Palæ 967 y.

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 21

FREDAG 20. MAJ 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det Danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers

Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jehsen, A.S., Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### VI HAR INTET VALG

De engelske Parlamentsmedlemmers Besøg blev i alle Maader en stor Succes. Et Par af de mest konservative af vore Gæster indrømmede beredvilligt, at de havde faaet deres Syn paa Danmark grundigt revideret under Besøget og lagde ikke Skjul paa, at denne Omvurdering var i Danmarks Favør. Saa alene af den Grund var den af Direktør Kronman og Tolvmandsforeningernes arrangerede smukke Gestus særdeles værdifuld. Det var ogsaa rart at vide, hvad Englands Stilling er til Spørgsmaalet om Kronens Stilling til Sterling. Selv om en saa indflydelsesrig Mand som den forhenværende Koloniminister Amery var saa velopdragen at udtale, at han ikke vilde driste sig til at give Danmark Vejledning om, hvilken Valutapolitik Landet bør føre, og hvor den danske Krones Kurs vil være at fastlægge i Forholdet til Sterling, saa lod den øvrige Del af hans Tale dog os forstaa, at England som en Selvfølge ventede, at vi saa vidt mulig holdt os til Sterling og vor Storkunde England. Han aabnede gæstfrit Dørene til Sterling-Huset for Englands Venner og opramsede de mange Fordele, som vi kunde have af dette Logis. Han udmalede ogsaa Rædslerne, der knyttede sig til det gamle Guld-Valuta, og de Farer, som de Nationer udsatte sig for, som ikke havde Tilknytning til en af Verden knæsat og stærkt beskyttet Valuta. Saa har vi intet Valg. Vi maa følge Sterling eller marchere ud i Anarkiet — om en Tilbagevenden til den gamle Guld-Valuta kan der slet ikke være Tale. Altsaa vi maa følge Sterling.

### FORHANDLINGERNE MELLEM REDERE OG OFFICERERNE

Som meddelt har Rederne og Styrmandene og Maskinmestrene i nogen Tid ført Forhandlinger om en Lon-Reduktion for Officererne paa de oplagte Skibe, hvad der vilde bidrage til at faa disse i Gang. Konkurrencen i det internationale Fragt-Marked er i Øjeblikket haardere end nogensinde, og de danske Lonninger ligger over andre evropæiske.

Man maa beklage, at disse Forhandlinger ikke førte til noget, men endte resultatløst. Vi vil antagelig opleve, at selv i Sommermaanederne vil en meget stor Del af den danske Flaade forblive oplagt her og i Udlandet.

# VENSTRE, VALUTAPOLITIK, TILPASNING

AF

A. P. MØLLER

Venstre har i disse Dage som sine principale Krav fremsat følgende:

1. Ophævelse af Afleveringspligten for fremmed Valuta.
2. Gennemførelse af en Kreditpolitik, som muliggør Tilstedeværelse af de fornødne Omsætningsmidler og sikrer vore Penge- og Kreditinstitutioners Likviditet.

Hvad betyder nu dette? — Følgende:

1. Valutacentralen skal ophøre som valutaopretholdende Institution.
2. Nationalbanken skal svigte sin lovmæssige Pligt til ved andre Midler at bevare dansk Pengevæsen som sundt og skal tværtimod gennem rigelig Kredittgivning bidrage til, at det undergraves.

I sin Konsekvens er det, der her forlanges, et Angreb paa Ejendomsretten som sikret gennem Grundloven. Vil man tilintetgøre Nyttens af denne i et ordnet Samfund nødvendige og fundamentale Bestemmelse, er den letteste og mest effektive Vej den: vilkaarlige at forringe Landets Møntsort. Mønten er Grundlaget for alle Relshandler, alt Køb paa Kredit, al Laangiven, Gældsstiftelse og Assurance samt al Opsparing og anden Selvforsørgelse, Livsforsikring, Pensionsforsikring o. s. v. Gøres Mønten til Kastebold for tilfældige Indflydelser, Stemninger og Interesser, bliver Ejendomsretten blot et tomt Begreb og all, hvad Befolkningen foretager sig for gennem Opsparing, Livsforsikring, Pensionsforsikring o. s. v. at sikre Familiens Fremtid, kommer til at hvile paa et Selvbedrag.

I min Ungdom brugte Venstres Mænd de smukke Ord: »Gaa aldrig paa Akkord med Uretten«. Havde dette været et Princip, ikke blot et Ordspil, vilde Partiet Venstre gennem Aarene være blevet sparet for en Række ukloge og kortsynede, opportunistiske Handlinger, som paa længere Sigt set var imod dets Politik og efterhaanden har undergravet dets Stilling. Den »Akkord«, man nu ønsker, kan i sin Konsekvens undergrave dansk Landbrug som selvejende dansk Erhverv, og jeg advarer indtrængende imod at gaa denne Vej. Erhvervet kan ikke ustraffet ved politiske Midler tilvende sig en stor Del af sine Medborgeres Ejendom og bagefter leve videre i Ly af en Ejendomsret, det selv har krænket saa dybt. Det maa give Bagslag, og den Forarmelse af Byernes Middeldstand, som tilsigtes, kan hurtigt følges af Landbostandens totale Forarmelse og Retsløshed.

Det, Landbruget vil, er øjensynlig en yderligere Nedsættelse af den store Gæld, Erhvervet i gode som i daarligere Tider næsten uafbrudt har stiftet og udvidet i de senere Aar. Jeg har tidligere fremdraget følgende Tal til Belysning af dette Forhold.

	Landbrugets Pantegæld eksklusive Sønderjylland:
	Mill. Kr.
1901.....	ca. 1,200
1909.....	- 1,417
1914.....	- 1,736
1918.....	- 2,107
1926.....	- 2,783
1928.....	- 2,800

Heraf maa 600 Millioner anses som Gæld stiftet i Papiir, Resten og det, der senere er tilkommet, som Gæld stiftet i Guld. Gælden er allerede nu gennem Krone-sænkningen nedsat med ca. 26 pCt.

Henviisningen til, at Gælden er stiftet for at forøge Landbrugets Produktivitet, er for saa vidt betydningsløs, som en Landmand i denne Henseende ikke er anderledes stillet end andre Borgere, der stifter Gæld: Købmanden og Haandværkeren for at udvide deres Bedrifter, Fabrikken for at optage en ny Produktionsgren, Rederen for at udvide sin Flaade. De tager alle en Risiko for at opnaa en Gevinst; ser de galt, sætter de ikke Tæring efter Næring, eller forsømmer de at konsolidere sig i de gode Aar, kommer de i Vanskeligheder. Paastanden er ej heller sand: En stor Del af Gældsmidlerne er gennem Ejendoms-handler, delvis til opskruede Priser, faktisk gennem Aarene unddraget Landbruget; meget er ogsaa gaaet til

unødvendigt Forbrug og uforstandige Anskaffelser. Bilholdet blandt Landbruget er saaledes meget stort og har indtil for nylig været endnu større. Ingen Erhvervsdrivende har mindre Behov for en Bil, og baade de Penge, der er gaaet til Anskaffelse, og de ca. 10—1200 Kr., Underholdet regnes at koste aarligt, er næsten ren Luksus. Hvor meget er sat heri, og hvilken Forretningsevne modsvares blot denne ene Post?

Ud fra min Indsigt i økonomiske Forhold maa jeg advare Landbruget imod at fastholde sine Krav og advare den øvrige Befolkning imod at forlade den af Regering, Rigsdag og Nationalbank hidtil fulgte Vej: at søge at opretholde Kronen ikke under Sterling. De Fordele, man haaber at opnaa ved en yderligere Kroneforringelse, vil efter min faste Overbevisning vise sig at være fiktive og vil hurtigt slaa over i deres Modsætning. Landet vil forarmes, og Folket vil være demoraliseret baade i sin Retsans og i sin økonomiske Indstilling. Hvor det sluttelig vil bære hen, kan ingen overskue. Den almene Nøjsomhed, som skal til, opelskes nu engang ikke ved at gribe efter Inflationens Sæbeboble.

## Lille Bedring

Antallet af oplagte Skibe er i sidste Uge gaaet ned med 6 Skibe svarende til 17,145 Tons Dødvægl. I Følge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse var der pr. 17. ds. oplagt 109 Skibe paa 358,168 Tons Dødvægl.

Tilpasning: Paa dette Punkt har Landbruget og Venstre utvivlsomt Ret i deres Krav. Naar deres Raab hidtil har været saa lidt beagtet, skyldes det da ogsaa, at man har tilsat Kraften og Tilliden ved samtidig at skele efter Nabos Ejendom. Vort Løn niveau, ligesom ogsaa vort Forbrug, er utvivlsomt for højt, og dets Opretholdelse er ikke i nogen Slands Interesse. Højt Løn niveau giver dyre Levevilkaar, og hvis Niveauet var lavere, vilde man faa næsten lige saa meget for den lavere Løn som nu for den højere. Det, der maa tilstræbes, er den højeste *santede* Løn, ikke unaturlig høj Løn til nogle, medens mange andre maa gaa ledige.

Her tiltrænges større Elasticitet og Villighed til at tage det, Verden kan byde. Jeg har inden for mine egne Virksomheder positive Eksempler paa, at vort høje og stive Lønstade til Fordel for Udlandet har berøvet dansk Virksomhed og danske Arbejdere store Summer. Et Understøttelsessystem, der fremhjælper slikt, og et Overenskomssystem, der opretholder det, kan intel Land i Længden bære. Systemet er dødsdømt, og i en Nødtilstand kan det med Rimelighed forlanges af en Regering, at den hurtigt, upartisk og dygtigt undersøger disse Forhold og tager Initiativet til de Reformers, som Situationen kræver.

## UDFØRSLER AF POLSKE KUL OVER DANZIGS HAVN I MARTS MAANED

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, ifølge Oplysning gennem det derværende Havneudvalg, at der i Løbet af Marts Maaned er udført ialt 199,311 T. Kul, deraf til Danmark 46,504 T. mod 207,496 T., deraf til Danmark 63,782 T. i Februar Maaned 1932.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Italien .....	71,726 T.
Danmark .....	46,504 »
Frankrig .....	31,204 »
Norge .....	17,966 »
Sverige .....	14,695 »
Afrika .....	6,500 »
Island .....	5,630 »
Litauen .....	2,231 »
Belgien .....	1,150 »
Tyskland .....	1,070 »
Finland .....	635 »

199,311 T.



# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

DEN BEDSTE MAADE

*Scandinavian Shipping Gazette* har uomtvistelig .Ere Saf dets modige og uforbeholdne Behandling af den frygtelige Situation, som Skibsfarten befinder sig i, og dets Artikler "The Only Way," "A Shipping Dictature," "A Dictature of Common Sense" og "The Better Way" har vakt berettiget Opsigt overallt. Det er rigtig, at den Fatalisme, der i de sidste Aar har vundet Terræn indenfor Skibsfarten, nu maa kastes over Bord, og Skibsfartens ansvarlige Mænd, der er ved Roret, maa sætte en ny Kurs for at bringe Skibet om ikke i sikker Havn saa i det mindste i Nødhavn i Stedet for at styre lige mod Klipperne forude.

I Løbet af de sidste Maaneder har Forholdene indenfor Skibsfarten, i Særdeleshed indenfor Tramp-rederivirksomheden, udviklet sig paa en saa uheldsvanger Maade, at den fri Skibsfart, hvis der fortsættes paa den samme passive Maade, som hidtil har været Tilfældet, skulde den synes at gaa helt til Grunde. Det er fuldstændig rigtig, hvad der siges i Artiklen "The Only Way," at i Øjeblikket kan en Skibsfarts Politik ikke drives udelukkende paa Princippet *supply and demand*.

Redere er sikkert de sidste, der kunde ønske de fri Kræfters Spil afskaffet. Men hvad nytter de bedste

Principper, naar de Forhold, som de oprindeligt var beregnet paa, har fuldstændigt skiftet Karakter.

Noget maa der gøres, det er givet, for at forhindre en Fortsættelse af Krisen, og jeg vil gerne understrege, at det maa gøres saa hurtig som paa nogen Maade mulig. Dette gælder ikke alene for Rederne, der opererer i Nordsø og Østersø Markederne, men for alle Redere Verden over. Hvor tiltalende end Tanken er om et saakaldt Skibsfarts-Diktatur, vilde den efter min Mening være uigennemførlig. En Diktator vilde kun være i Stand til at hævde sin Avtoritet, hvis han kan tvinge sine Beslutninger igennem. Netop paa det Punkt vil han komme til kort.

Der er efter min Mening kun een Maade at komme ud af Skibsfarts-Krisen: Ophugning af den gamle Tonnage. Tyske Redere er Pionerer paa dette Omraade, og ligger nu i Forhandlinger med Regeringen om en Ophugningsplan. Det var ønskeligt, om Redere i alle andre Lande vilde tage dette Eksempel op og søge at faa deres Regeringer til at bidrage til disse Ophugninger. I Tyskland haaber vi at kunne ophugge 150,000 Tons Tramp-Tonnage og forhaabentlig ogsaa 500,000 Tons Rutebaade af ældre Aargange.

Konsul Arthur Kunstmann,  
Næstformand Verein Deutscher Reder.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 17. Maj 1932.

I den forløbne Uge har der været en betydelig større Efterspørgsel for Korn fra La Plata, Montreal, Gulfen, Australien og delvis fra Pacific-Kysten, men det er ikke lykkedes at gennemføre højere Rater i nogen af disse Markeder. Trælast fra Østersøen og Hvidehavet har lagt Beslag paa en Del Tonnage, især norsk, svensk og dansk, men heller ikke i denne vigtige Trade er det muligt at etablere et intimere Samarbejde for at opnaa sejlbare Rater. Kuludskibningen baade fra U.K., Polen og de vanlige kontinentale Havne indskrænkes desværre mere og mere paa Grund af Restriktioner og Industriens betydelig mindre Omsætning. Det samme gælder for Ertis, Fosfat, Træ etc. etc., og da Skibsfarten jo altid er afhængig af Verdenshandelens Op- eller Nedgang, maa der først komme et vist Rimelighedsforhold mellem Omsætning og Tonnagetilbud, før Fragtmarkedet kan faa fast Grund under Fødderne igen.

### TRÆLASTMARKEDET

En lang Liste Befragtninger rapporteres baade fra russiske Havne og Sverige/Finland, men Raterne kan ikke siges at være forbedrede; af de mere betydende Afslutninger bemærkes:

950 Std. Hernösand/London 32/6; 850 Std. Sundsvall/London 32/-; 900 Std. Yxpila/London 32/-; 500 Std. Yxpila/Dunkirk 34/6d.

Leningrad: 750 Std. Grangemouth 36/6, 870 Std. Amsterdam 38/9d., 800 Std. Sharpness 47/6, 700 Std. West Hartlepool 40/6d.

Hvidehavet: Archangel: 1,625 Fv. Manchester 47/-, 1,600 Fv. Bristol Kanalen 46/6d., 1,500 Fv. Rotterdam 40/-, 1,100 Std. Hull 48/6d., 770 Std. Antwerpen 48/6d., 835 Std. Casablanca og Rabat 58/6d., 625 Std. Bristol 58/-. Onega: 1,065 Std. Antwerpen 48/6, 1,000 Std. Holland 48/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 845 Std. Southampton 55/-, Soroka: 1,050 Std. Grimsby 48/-, 1,400 Std. Sharpness 50/-.

Canada: 1,000 Std. Pugwash el. Pictou/W.B.E.I. 47/6d.; 600 Std. Parrsboro/Limerick og Cork 52/6d.

### KUL, KOKS etc.

fortsætter lige trøstesløst med minimal Efterspørgsel. Humber/Odense 3,100 T. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Wear/Lindholm Pier 3,500 T. 4/-, Tyne/Randers 2,500 T. 4/3, Forth/Randers 3,000 T. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 4/-, Forth/Aalborg 1,700 T. 4/3. Humber/Aarhus 2,000 T. 4/-. Koks London/København 1,600 T. ca. 6/-. Koks Vestkysten/god dansk Havn 15/1,700 T. 7/-, Danzig-Laster offereres næsten ikke til danske Havne, hvorimod Norge/Sverige og Finland er ganske godt repræsenteret — omend til meget smaa Rater.

### MIDDELHAVET

Hverken de udgaaende eller de hjemgaaende Markeder byder paa noget af Interesse. Efterspørgslen er indskrænket til det mindst mulige, og Raterne undergaar ingen Forandringer. Donau opererer hovedsagelig i parcels til Havne som Rotterdam/Antwerpen og Hamborg, og Sortehavet har kun sparsomme Kul- og Olielaster at byde paa. Sidste Slutninger fra Donau: 5,500 T. B/H 13/6 spot; parcels A/R 9/- à 10/6d.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Korn Montreal/Middelhavet betales med 11 c. Basis en Havn, Nordspanien 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., A/R 8 c., Boston/Nordspanien 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. og Gulfen/Grækenland 3/3d. Sukker Cuba/U.K. Cont. 14/- 6,000 T., Marseille 14/6 7,000 T., San Domingo/U.K. Cont. 13/- 6,000 T., 13/6 3/4,000 T.

Vancouver/Vladivostock rapporteres til \$2.40 kanadisk Mønt.

### SYDAMERIKA

De udgaaende Kulrater holdes stadig nede i 9/- Buenos Aires, 8/- Rio, 8/6d. Monte Video med minimal Efterspørgsel. Kornbefragtningen har været noget livligere i den forløbne Uge, men Raterne varierer endnu mellem 16/9d. 17/6d. for 6/8,000 Tonnere, 17/9d. 18/3 4/6,000 T. n.a. San Lorenzo/U.K. Cont., baade for

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I MARTS MAANED 1932

Vor Generalkonsul i Danzig indberetter, at han fra det statistiske Landesamt har modtaget en Vægt- og Værdi-

statistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Marts Maaned 1932:

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	4,684.4	2,373,800	60,171.9	8,669,367
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf.....	1,130.0	1,042,224	1,147.9	715,797
3. Træ og Trævarer .....	461.2	244,481	57,230.2	5,427,573
4. Bygningsmateriale og kemiske Frembringelser deraf..	138.8	132,026	615.4	39,180
5. Brændselsstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf	11,524.6	856,877	197,350.0	3,898,011
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	2,203.9	1,472,696	4,350.2	1,111,833
7. Erts, Metal og Metalvarer .....	11,894.7	2,321,725	1,563.7	706,338
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser .....	500.9	140,532	1,144.4	276,146
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,447.6	4,137,593	68.1	208,135
10. Beklædning, Galanterivarer .....	0.9	17,335	0.2	1,825
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	320	—	45,100
Ialt.....	33,987.0	12,739,609	323,642.0	21,090,305

Til Sammenligning med Februar Maaned skal anføres, at Indførslen da androg 19,890.8 t. til en Værdi af 9,085,210 G. Der er altsaa en Opgang paa c. 14,000 T. til en Værdi af c. 3.7 Mill. G. Værdistigningen hidrører hovedsageligt fra Gruppell, dyriske Produkter med c. 200,000 G., Gruppe V, Brændselsstoffer c. 500,000 G., Gruppe VI, Kemiske Stoffer c. 1 Mill. G., Gruppe VII: Metalvarer c. 1.2 Mill. G., Gruppe IX: Tekstil c. 1 Mill. G.

Udførslen androg i Februar Maaned 381,051.6 T. til en Værdi af 23,057.608 G., altsaa en mindre betydelig Ned-

gang paa c. 2 Mill. G., hovedsageligt hidrørende fra Gruppe I: Levnedsmidler med c. 1 Mil. G., Gruppe III: Træ med c. 1 Mill. G.

Den hovedsagelige Indførsel bestod af c. 3,700 T. Sild, c. 1,100 T. animalsk Fedt og Olie, c. 8,400 T. Kul, medens den hovedsagelige Udførsel bestod af c. 6,200 T. Rug, c. 8,600 T. Byg, c. 4,000 T. Hvede, c. 1,700 T. Hvedemel, c. 43,500 T. Raasukker, c. 1,000 T. Melasse, c. 54,000 T. Træ, c. 240,600 T. Kul, c. 2,300 T. Koks, c. 3,200 T. Salt, c. 1,700 T. Zink, c. 2,000 T. Metalvarer.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## S/S »Anneberg« solgt til Finland

Danish Shipping Company har i Gaar solgt s.s. »Anneberg«, 4,190 Tons, bygget i Amsterdam 1902 og tilhørende Dampskibsselskabet »Sortehavet« i Likvidation. Køberen er Kaptajn Adolffsen, Mariehamn.

## Klareringsgebyr i Riga efter Guldkurs

Danske Rederes Retsværn henleder Opmærksomheden paa, at Mæglerforeningen i Riga i Begyndelsen af indværende Aar har besluttet at beregne Klareringsgebyrerne efter Guldkurs til Lats à Kurs £1-0-0 = Ls. 25.20.

## Marineforeningen

afholder i Aar sit Sendemandsmøde i Esbjerg den 22. Maj. Marineforeningen samler alle med Interesse for Orlogs- og Handelsmarinerne beslægtede Erhverv til fælles Arbejde for at hævde og sætte vore gamle Sømandstraditioner og dyrke det Kammeratskab, der altid har præget Søens Mænd.

## Spritsmuglernes Misbrug af Flaget

I Lørdags blev Motorskibet »Marie« paa internationalt Farvand præjet, da det sejlede under czechoslovakisk Flag. Der blev taget Forholdsregler, der støttes af den nye »Kaperlov«, der bemyndiger den finske Regering til at give Ordre til at opbringe Spritfartøjer, som befinder sig i internationalt Farvand i den Hensigt at landsætte Sprit i Finland.

Inden Prajningen af Motorskibet »Marie«, der havde 30,000 Liter Sprit om Bord, var der blevet foretaget en

Henvendelse til den czechoslovakiske Regering, som erklærede, at den ikke kunde se noget til Hinder for at opbringe Smuglerskibet, som havde misbrugt det czechoslovakiske Flag.

Bolivias Regering har ligeledes paa Forespørgsel erklæret, at den haaber, at de finske Myndigheder ligeledes vil opbringe et Spritsmuglerskib ved Navn »Bodys«, som i Løbet af den sidste Tid har sejlet under boliviansk Flag mellem Hangö og den svenske Kyst.

## Dansk Sildefiskeri under Island

Direktør Arbert Jensen, Københavns Kul- og Koks- Kompagni, har taget Initiativ til at fortsætte de Sildefiskerier under Island, som *Isuirki* paabegyndte sidste Aar. Hr. Arbert Jensen har med dette Formaal for Øje timechartret Dampskibet »Niord«, der tilhører Dampskibsselskabet af 1923, Skibsreder Ovesen. »Niord« er paa 508 Brutto Tons.

## Dansk Firma bygger norsk Radiofyrr

Paa Skroven i Lofoten skal det norske Fyrvæsen nu have bygget et Radiofyrr. Leverancen, der var udbudt i offentlig Licitation, er nu overdraget det danske Firma M. P. Pedersen, der som bekendt har leveret alle de danske Radiofyrr. Skroven Radiofyrr skal koste 80,000 Kr., men Hovedparten bliver indenlandsk Arbejde.

## 30.000 i Arbejde paa en Maaned

Nedgangen i Arbejdsløsheden i den sidste Maanedstid har været glædelig stor, nemlig 30,000 Mand.

## FRAGTBERTNINGEN fortsat

Maj og Juni. Til Skandinavien er der sluttet til 18/6 18/9d. og 19/- 5/7,000 Tonnere pr. Maj og Juni.

## ØSTEN

Australien faar Tonnage til billige Penge, ca. 25/- 25/6d., Option Shanghai 16/6 17/-, Vladivostock 17/9 18/-; Vladivostock/Rotterdam/Hamborg sluttet til 23/3 og 23/6d., Option Dalny 21/9 22/- og 22/9 og Dalny

alene 22/-. En Sukkerladning fra Queensland til St. John betalles med 27/3 og Sukker Durban/Montreal 18/-. Indien og de forskellige andre Markeder er meget passive.

## TIME-CHARTER

Vestindien: 5,720 T. 50 c.; 5,300 T. 55 c.; 2,500 T. 85 c.; 2,400 T. 90 c.; 7,000 m/s Lev. Sydney, Tilbagelev. U.K. Cont. 4/9d.; 6,740 Lev. Hampton Roads, Tilbagelev. U.K. Cont. via Progreso 50 c.

## PERSONALIA

## 60 Aar

Fører i Dampskibsselskabet »Vendia«, Kaptajn J. W. Krøyer, fyldte i Onsdags 60 Aar. Kaptajn Krøyer er vel kendt indenfor Navigatørkredse, idet hans Navn altid har været knyttet til Arbejdet for Navigatorstandens Interesser. Han var i sin Tid et af de virksomste Medlemmer af Navigatorforeningens Bestyrelse. Efter denne Forenings Ophør førte Interessen for hans Stand ham ind i Skibsførerforeningen, hvor han i en lang Aarrække har virket og endnu virker som Medlem af Bestyrelsen, og hvor han har ydet et stort Arbejde til Gavn for sin Stand.

## Sølvbryllup

En af Østasiatisk Kompagnis kendte Skibschefer, Kaptajn Oscar Dahl og Fru Sara Dahl, 1. E. Ohlsensgade 19, fejrede i Onsdags deres Sølvbryllup. Kaptajn Dahl, der er Søn af afdøde Skibsbygmester Dahl, Esbjerg, som byggede

det meste af Esbjerg Havn, har været over 25 Aar i Østasiatisk Kompagnis Tjeneste og er en af Selskabets mest ansete Kaptajner. Han har ført en Række af Selskabets Motorskibe, og da den sidste Erhvervelse til Selskabets Flaade, »Europa«, skulde i Gang, fik han overdraget Kommandoen paa dette store og smukke Motorskib.

## 25 Aars Jubilæum

Kasserer Th. Rasmussen i Firmaet Wonsild & Søn fejrede 1. Pinsedag 25 Aars Jubilæum i Firmaets Tjeneste. Kasserer Rasmussen fik sin første Uddannelse hos Skibsmægler Chr. Clemmensen i Odense.

## 1ste Mester i 25 Aar

Den 13. Maj kunde en af Søens Veteraner, den kendte Maskinmester i D/S Torm, Hr. Martin Møller, fejre sit 25 Aars Jubilæum som søfarende 1. Maskinmester.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S POSITIONSLISTE PR. 17. MAJ 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, i Dok.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aaro*, Hjorth, afg. Pescara 13.5. til Torre Vieja.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Moji 16.5.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Teneriffe 15.5. til Kbhvn., Aabenraa og Aalborg.  
m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen 11.5. til Casablanca.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 13.5.  
s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Norfolk 12.5. til Tarafa (Cuba).  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Vancouver 12.5. til San Francisco.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Ushant 16.5. p. R. 1. Panama Canal.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, i Dok.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 12.5.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Port Said 12.5. til Le Havre.  
s.s. *Asko*, Larsen, ank. Leningrad 13.5.  
m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Geraldton 5.5.  
m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Suez 14.5. til Singapore.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Frederikshavn 18.5. til Aalborg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Egenfeldt Nielsen, afg. Kbhvn. 17.5. til Hamborg.  
s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Las Palmas 15.5.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 17.5.  
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim 11.5. p. R. 1. Colombo.  
s.s. *Botnia*, Holberg, i Dok.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Beyrout 12.5.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Aarhus 29.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Santa Fe 29.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 14.5.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tarragona 16.5. til Valencia.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. St. John's N.F. 16.5.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. forv. Kbhvn. 18.5.  
s.s. *Charkow*, Holst, ank. Antwerpen 16.5.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Cape Verde 9.5. p. R. 1. Fremantle.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Baton Rouge 15.5.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, pass. Bermuda 9.5.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape 15.5.  
s.s. *Cypril*, Farup, afg. Cadiz 16.5. til Gaspe.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Quessant 16.5. p. R. 1. Aarhus.

## D

s.s. *Daymar*, Rosenhoj, ank. Kbhvn. 14.5.  
s.s. *Dana*, Bang, afg. New York 14.5. til London.  
s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, ank. Danzig 16.5.  
m.s. *Danmark*, Rasinussen, ank. Dunkirk 13.5.  
s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Norfolk Va. 11.5.  
s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 12.5.  
s.s. *Douro*, Holm, ank. Kbhvn. 15.5.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Thorshavn 16.5. til Island.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Dennis Head 16.5. p. R. 1. Baytown.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hull Ruten.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. forv. Tunis 17.5. til Marseilles.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Istanbul 14.5.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Middlesbrough 14.5.  
s.s. *Estand*, Egetoft, ank. Leningrad 16.5.

s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 15.5.

## F

s.s. *Falken*, Hull, i Dok.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Marseilles 16.5. til Port Said.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Buenos Aires 11.5. til Kbhvn. m. fl. Pladser.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Casablanca 15.5.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Antwerpen 14.5.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 13.5. til New York.  
s.s. *Frederiksborg*, pass. Skagen 15.5.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. New Orleans 16.5. til Rotterdam. Kbhvn. og dansk Provinshavn.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Kbhvn. 16.5.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. forv. Frederikshavn 18.5. til Wiborg, Tolkis og Raumo.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Greenock 15.5.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Swansea 12.5. til St. Lawrence.  
m.s. *Guldborg*, afg. Port Alberni 5.5.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 17.5.  
s.s. *Halvdan*, Ørbeck, afg. forv. Dunkirk 17.5. til Havre.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Horsens 15.5.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. forv. Danzig 17.5. til Garston. Warrington, Manchester, Liverpool og Swansea.  
s.s. *Hroar*, afg. forv. Frederikshavn 18.5. til Kbhvn.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Bronér, pass. Gibraltar 14.5.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Oran f. B. 11.5. til St. Malo.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Leith 11.5.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 16.5. til Kbhvn.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 13.5. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Aarhus 16.3.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. London 14.5.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 10.5.  
s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Gandia 10.5. til Antwerpen.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Manchester 13.5.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Veje Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Barkowski, afg. Kbhvn. 12.5. til westb.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. 5. 1932

LONDON . . . . .	18,28	MADRID . . . . .	41,25
NEWYORK . . . . .	5,01	AMSTERDAM . . . . .	204,00
BERLIN . . . . .	120,00	STOCKHOLM . . . . .	93,50
PARIS . . . . .	19,90	OSLO . . . . .	91,65
ANTWERPEN . . . . .	70,30	HELSINGFORS . . . . .	8,55
ZÜRICH . . . . .	98,40	PRAG . . . . .	15,00
ROM . . . . .	25,90		

## 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

ASSENS

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

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

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
HOVMAND

ESBJERG

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

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

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN  
Telefon Nr. 9 & 509

KALUNDBORG

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

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

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 626.

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON  
Telefon Nr. 6

KOLDING

**A. GJØRDING**  
KOLDING  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
JØRGENSEN

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Edsvoren Skibsmægler*

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

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**

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

NØRRESUNDBY

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

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**STEGMANN**  
N.F. EDSV.  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18 SKIBSMÆGLER  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN  
Telefon Nr. 9 & 509

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 · 2161  
Telegram-Adr.: BACH

RUDKØBING

**ERIK ANDERSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER

Telegramadr.: L'LOYDS  
Skibsmægleren SUB AGENCY

Telefoner:  
169 — 173  
Mægleren privat  
120

**RUDKØBING**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

SAXKJØBING

SVENDBORG

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAKTNING  
**SAXKJØBING**  
DANMARK  
TELEFON Nr. 184 & 802  
TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852  
**SVENDBORG**  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT  
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

SKIVE

VEJLE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**  
TELEFON:  
386 & 786  
TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

**F. H. Lauenborg Christensen**

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

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Port Said 15.5. til Genoa.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New Port News 14.5.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Kbhvn. 14.5.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 10.5.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 14.5. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbhvn. 16.5.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Antwerpen 28.4. til Norfolk V.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Hongkong 10.5. til Singapore.  
s.s. *Mano*, afg. Ghent 12.5. til Blyth.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 14.5. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Ushant 15.5. p. R. I. Ghent.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Garston 14.5.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos Aires 28.4. til Kbhvn. m. fl. Pladser.  
m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Bangkok 13.5. til Singapore.  
s.s. *Minsk*, i Dok.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 14.5. til Rouen.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Helsingør 15.5. til Buenos Aires.  
s.s. *Nidaros*, Ankensen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, pass. Dover 16.5.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Kbhvn. 12.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stetin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Port Said 15.5.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, i Dok.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. San Francisco 12.5.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 12.5. til Boston.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Dover 16.5. p. R. I. Newcastle.  
s.s. *Polonia*, ank. Danzig 28.4.  
s.s. *Primula*, Hansen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. San Juan 15.5. til Immingham.  
s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Halifax 15.5. til Eastb.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Helsingør 14.5. til Leningrad.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Kbhvn. 17.5.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Frederikshavn 20.5.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre 14.5. til Kbhvn.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Almeria 4.5. til Bristol.  
m.s. *Siam*, Andersen, ank. Kbhvn. 5.5.  
s.s. *Sigrun*, Huus, i Dok.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Liverpool 10.5.  
s.s. *Skjold*, Christensen, i Dok.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Leningrad 9.5.  
s.s. *Sleijpner*, Dahm, afg. Kbhvn. 15.5. til Leith-Færøerne.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Leningrad 16.5.  
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Algier f. B. 15.5. til Nantes.  
s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 16.5.  
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 39° 30' N. 30° 16' Vest 14.5. p. R. I. Bordeaux.  
m.s. *Stjerneborg*, afg. Geelong 22.4.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 14.5. til Hull.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 30.4. til Quebec.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Danzig 13.5.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Aarhus 14.5.  
s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 13.5. til Manchester-Liverpool og Swansea.  
s.s. *Thyra*, Jensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 15.5.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oporto 12.5. til Kbhvn.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. Fremantle 12.5. til Taku Bar.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Laurium 14.5.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Bergen 16.5. nordgaaende.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 18.5. til Aarhus.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 14.5. til Antwerpen.  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Spred 16.5.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Svendborg 18.5.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Drammen 19.5.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Villa Constitucion forv. 17.5. til Kbhvn. m. fl. Pladser.  
m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 12.5. til Rouen.

## Y

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

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

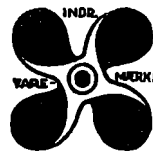
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

GRUNDLAOST 1848

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

BRUG

**Holzapfel's****Bundfarver**

DANSK ARBEJDE

St. Annaplad 16 Telefon 5801 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmeld" Amaliegade 36Telefon  
Helrup 1619  
Værk.  
Dannise  
Øbro 4198  
Kirsteinsg. 9**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rostbankning

Salg af

Nullidens bedste elektriske Kedelrensnings- &amp; Rostbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufeilbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD!

**HARBOE & RUBOW** Sct. Annæplads 28  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL****RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street.. Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... LondonDet populære  
Pilsner**TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER****N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 18. Maj 1932.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i 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 angaa Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 902. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lystønder inddrages midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 19/1152. Stockholm 1932.)

I Løbet af Juni og Juli d. A. vil de 3 Lystønder ved E.-Siden af Indsejlingsrenden til *Trelleborg* midlertidigt blive inddraget, een ad Gangen. c. 55° 21' N. 13° 09' E.

### 903. Sverige S.-Kyst. Åhus. Klokketønde og Lystønder inddrages midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 19/1151. Stockholm 1932.)

I Løbet af Maj og Juni d. A. vil Klokketønden paa 55° 55' 30" N. 14° 24' 10" E. samt Lystønderne *Åhus redd ytre* paa 55° 55' 24" N. 14° 24' 00" E. og *Åhus redd inre* paa 55° 55' 28" N. 14° 22' 40" E. midlertidigt blive inddraget een ad Gangen i ovennævnte Rækkefølge. Inddragningen begynder den 17. Maj d. A.

### 904. Sverige S.-Kyst. Løbet til Åhus. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 19/1150. Stockholm 1932.)

Stagen med 2 opadvendte Koste paa 55° 55' 38" N. 14° 21' 36" E., ved *Per Sjöströms V.-grund* er flyttet til 55° 55' 36" N. 14° 21' 31" E.

(Kort Nr. 280.)

### 905. Sverige. Stockholm Skærgaard. Huvudskär. Gammelt Fyrtaarn nedrives.

(U. f. s. Nr. 19/1149. Stockholm 1932.)

Det gamle Fyrtaarn der findes tæt ved det nuværende *Huvudskär* Fyr paa c. 58° 58' N. 18° 34' E. vil uden nærmere Meddelelse blive nedrevet omkring den 1. Juli d. A.

### 906. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 19/1148. Stockholm 1932.)

Klokketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15' N. 19° 03' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 10/418 1932.)

### 907. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nyvarp Fyr flyttes.

(U. f. s. Nr. 17/1024. Stockholm 1932.)

Fyret *Nyvarp* paa 59° 24' 28" N. 18° 31' 20" E. vil i Løbet af Juni d. A. blive flyttet til 59° 24' 20" N. 18° 31' 38" E. til en Odde beliggende c. 350 m SE. for Fyrets nuværende Plads. Efter Flytningen vil Fyret lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 138° til c. 150°. | 6. Rødt i Pej. fra c. 170° til c. 228°. |
| 2. Hvidt i — - c. 150° - c. 158°.        | 7. Grønt i — - c. 228° - c. 309°.       |
| 3. Rødt i — - c. 158° - c. 163°.         | 8. Hvidt i — - c. 309° - c. 313°.       |
| 4. Grønt i — - c. 163° - c. 167°.        | 9. Rødt i — - c. 313° - c. 318°.        |
| 5. Hvidt i — - c. 167° - c. 170°.        |   |

Iøvrigt uforandret.

908. **Sverige. Stockholm Skærgaard E. Tröskeln Lystønde atter udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1148. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 51' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/88 1932.)
909. **Sverige. Öregrund Skærgaard. Lystønder atter udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1147. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Bellonagrundet* c. 60° 22' N. 18° 24' E. *Getryggen* c. 60° 12' N. 18° 48' E.  
(E. f. S. Nr. 2/38 og 5/173 1932.)
910. **Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib. Oplysning om Taagesignal.**  
(U. f. s. Nr. 19/1145. Stockholm 1932.)  
Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 02' N. 18° 31' E. afgives for Tiden med Tyfon.
911. **Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall. Lystønder atter udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1144. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt:  
*Battervudden* c. 61° 40' N. 17° 16' E. *Hansåkersgrundet* c. 61° 42' N. 17° 14' E.  
(E. f. S. Nr. 1/5 1932.)
912. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1143 og 19/1216. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Bjuröklubb* c. 64° 29' N. 21° 35' E. *Stora Fjäderügg. Bergudden. Germundsö. Rödkallen. Rönnskär.*  
(E. f. S. Nr. 52/2769 1931 og 1/6 og 2/44 1932.)
913. **Polen. Danzig Bugt. Gdingen Anduvning. Fiskeriomraade. Advarsol.**  
(N. f. S. Nr. 17/1222. Berlin 1932.)  
For Tiden er udlagt Fiskenet indenfor et Omraade, der begrænses, som følger:  
N.-Grænsen: En 1,95 Sm lang Linie i Retningen 80° fra det grønne, faste Fyr paa c. 54° 31',2 N. 18° 33',5 E.  
S.-Grænsen: En 2,0 Sm lang Linie i Retningen 81° fra det grønne, faste Fyr paa c. 54° 29',1 N. 18° 34',5 E.  
E.-Grænsen: En Linie fra E.-Enden af N.-Grænsen til E.-Enden af S.-Grænsen.  
Skibsfarten anmodes om at holde sig udenfor ovennævnte Omraade.
914. **Tyskland. Kiel Havn. Lystønde Kiel 11 inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 18/1324. Berlin 1932.)  
Sort Lystønde *Kiel 11*, som var udlagt paa c. 54° 19',6 N. 10° 09',4 E. i *Kiel* Handelshavn, er permanent inddraget.  
(Se Tillæg.)

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

915. **Sverige. Sundet. Oskarsgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1165. Stockholm 1932.)  
Omkring den 18. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. 55° 36' N. 12° 51' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der i Stedet for Navn paa begge Sider af Skroget, er mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignal bliver uforandret. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.
916. **Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1153. Stockholm 1932.)  
Omkring den 25. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 18' N. 12° 47' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der i Stedet for Navn paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakteren bliver uforandret. Lufttaagesignal afgives med Tyfon, men er uforandret To-Stød hver 30<sup>s</sup>. Undervandstaagesignal afgives med Undervandsklokke: Et-Slag hver 5<sup>s</sup>. Radiotaagesignal afgives ikke, og Reservefyrskibet er ikke i Telefonforbindelse med *Karlskrona* Kystradiostation.



**917. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Svendborg-Sund. Bækkehavn Vinkelfyr. Fyrbygning ommales.**

I Løbet af den nærmeste Tid vil Fyrbygningen til *Bækkehavn* Vinkelfyr paa c. 55° 01' N. 10° 33' E. blive malet hvid med et rødt Bælte.

(Danske Lods, Side 558, Tillæg Nr. 3, Side 79. Fyr-Fort. Nr. 675.)

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

**918. Sverige. Kattegat. Luftfyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 18/1140. Stockholm 1932.)

Nedennævnte nye Luftfyr, der er synlige fra Søen, er tændt:

1. *Varan (Waran)* Fyr paa c. 56° 25' 36" N. 12° 40' 42" E., c. 1,8 Sm E. for *Torekov*. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 14<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 0,9<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 0,9<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 0,9<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 0,9<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 5,4<sup>s</sup>. En Jernkonstruktion. Flammens Højde er 15 m over Grunden og c. 100 m over Vandet.

2. *Haverdal* Fyr paa 56° 43' 30" N. 12° 39' 00" E., c. 7,6 Sm WNW. for *Halmstad*. Fyrkarakteren er som under (1). En Jernkonstruktion. Flammens Højde er 15 m over Grunden og c. 65 m over Vandet.

3. *Stafsinge* Fyr paa 56° 55' 18" N. 12° 29' 24" E., c. 1,1 Sm N. for *Folkenberg*. Fyret bestaar af 4 hvide, faste Fyr, der er anbragt paa *Stafsinge* Kirketaarn. Flammens Højde er 25 m over Grunden og c. 100 m over Vandet.

Brændetid: Kl. 2100—Kl. 2400 i Maj, Juni og Juli.

(Kort Nr. 247, 246, 211, 278 og 280.)

**919. Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 19/1166. Stockholm 1932.)

Lys- og Fløjtetønden *Fladen* paa c. 57° 10' N. 11° 42' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 14/599 1932.)

**920. Sverige. Skagerrak. Väderöfjorden. Midlertidig Lystønde udlægges.**

(U. f. s. Nr. 19/1167. Stockholm 1932.)

En midlertidig Lystønde, der er rødmalet, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, udlægges omkring den 15. Juli d. A. paa 58° 33' 26" N. 11° 07' 45" E. Lystønden kan være inddraget i Tiden fra 1. Juni til 15. Juli uden at være erstattet med en Reservetønde.

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**

**921. England. Humber. Hesse Sand Lysflaade. Taagesignal forandres.**

(N. t. M. Nr. 749. London 1932.)

Paa *Hesse Sand* Lysflaade paa c. 53° 43' N. 0° 23' W er foruden Taageklokken installeret en Nautofon, der giver Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 1,5<sup>s</sup>, Pause 13,5<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 264.)

**922. Skotland. Forth Floden. Abercorn Point NE. Undervandshindring afmærkes.**

**Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 721. London 1932.)

En svær Undervandshindring, der er farlig for Skibsfarten, udlægges den 30. Maj d. A. NE. for *Abercorn Point*. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, udlægges paa c. 56° 01' N. 3° 26' W., 0,86 Sm 200° fra det røde Gruppe-Blinkfyr paa S-lige Arm af *Rosyth* Dok. En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, udlægges 0,71 Sm 201° fra forannævnte Fyr. Skibe skal navigere med Forsigtighed og passere N. om de to Lystønder, der afmærker det farlige Omraade. Undervandshindringen vil forblive ude i mindst 6 Maaneder.

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

**923. Frankrig. Barnouic Fyr midlertidig slukket.**

(A. u. N. Nr. 18/875. Paris 1932.)

*Barnouic Fyr* paa c. 49° 02' N. 2° 48' W. er for Tiden slukket.

**924. England W.-Kyst. Padstow Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 764. London 1932.)

En Grund ved Navn *The Hen* ligger E. for *Gulland Islet*. En Dybde paa 8,2 m findes 0,34 Sm 89° og en Dybde paa 10,7 m findes 0,38 Sm 94° fra E.-Pynten af *Gulland Islet*. E.-Pynten af *Gulland Islet* c. 50° 34' N. 5° 00' W.

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

**925. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Castle Island. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 756. London 1932.)

Ved Vandstandsstationen paa *Castle Island* er paa c. 42° 20' N. 71° 00' W. foruden Taageklokken installeret en Sirene, der giver Fire-Stød hver 2<sup>m</sup>.

**926. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Fyrskib. Taagesignal forandret. Lysevne forøget.**

(N. t. M. Nr. 17/1072. Washington 1932.)

Taagesignalet om Bord i *Barnegat Fyrskib* paa c. 39° 46' N. 73° 56' W. afgives nu med Tyfon. Signalet er Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 17<sup>s</sup>. Fyrets Lysevne er betydelig forøget.

(E. f. S. Nr. 11/481 1932.)

**927. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Fyrskib. Fyrkarakter forandres.**

(N. t. M. Nr. 18/1156. Washington 1932.)

Omkring den 1. Juli d. A. vil Fyret om Bord i Fyrskibet *Charleston* paa c. 32° 41' N. 79° 43' W. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>.

**928. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Kap Canaveral SE. Vragafmærkning lindræget.**

(N. t. M. Nr. 17/1086. Washington 1932.)

Vraget af *Dunham Wheeler* er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget. 28° 12' (12") N. 80° 19' (24") W.

(E. f. S. Nr. 49/2630 1931.)

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

**929. Britisk Honduras. Lighthouse Reef. Half Moon Cay Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 18/1165. Washington 1932.)

*Half Moon Cay Fyr* paa 17° 12' (15") N. 87° 31' (30") W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.

**930. Haiti W.-Kyst. Port au Prince. Grund.**

(N. t. M. Nr. 717. London 1932.)

En Grund med 5,5 m Vand ligger paa c. 18° 33' N. 72° 21' W., 0,145 Sm 244° fra det gamle Fyrtaarn paa *Fort Island*.

931. **Haiti. Port au Prince Bugt. Arcadins Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 17/1091. Washington 1932.)  
*Arcadins Fyr* paa c. 18° 48' N. 72° 39' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 40/1739 1927.)
932. **Haiti S.-Kyst. Aux Cayes Bugt. Oplysning om Dybde paa Grund.**  
(N. t. M. Nr. 757. London 1932.)  
Dybden paa c. 18° 11' N. 73° 44' W., 0,5 Sm 148° fra Ruinerne af *Tourterelle* Batteri, er 6,4 m og ikke, som angivet i Kortet, 8,2 m.
933. **Trinidad. Lisas Point. Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 719. London 1932.)  
En rød Spidstønde er udlagt paa 10° 22' 06" N. 61° 30' 18" W.
934. **Loeward Islands. St. Christopher og Nevis Islands. Grundte findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 738. London 1932.)  
1. *Basseterre* Bugt Anduvning.  
8,7 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 17° 17' N. 62° 43' W., 0,94 Sm 127° fra det grønne, faste Fyr tæt ved *St. Thomas Fort*, er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 45/2438 1931.)  
2. *Nevis Island, Charlestown* Anduvning.  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 17° 06' N. 62° 38' W., c. 1 Sm W. for *Long Point* er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 44/1190 1915.)
935. **Brasilien. Punta das Peças. Lystønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 767. London 1932.)  
*Punta das Peças* Lystønde paa 25° 29' 51" S. 48° 17' 10" W. er forandret og viser nu rødt Et-Blink.
936. **Uruguay. Isla de Lobos. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 740. London 1932.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 35° 01' S. 54° 53' W., 0,75 Sm 359° fra *Isla de Lobos Fyr*.
937. **Panama. Panama Bugt. Kap Mala Fyr forstærket.**  
(N. t. M. Nr. 18/1172. Washington 1932.)  
Lysevnen af Kap *Mala Fyr* paa c. 7° 28' N. 80° 00' W. er betydelig forøget.

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

938. **Spanien S.-Kyst. Gibraltar Stræde. Punta Carnero Fyr forandret.**  
(A. a. I. N. Nr. 19/492. San Fernando 1932.)  
*Punta Carnero Fyr* paa c. 36° 04',5 N. 5° 25',5 W. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 16<sup>s</sup>, Lys 3,2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Lys 0,8<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Lys 0,8<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Lys 3,2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 17/752 1932.)

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

939. **Røde Hav. Sanganeb Reef. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 768. London 1932.)  
Taagesignalet ved *Sanganeb Reef Fyr* paa c. 19° 44' N. 37° 26' E. afgives nu med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 27<sup>s</sup>.

**940. Forindien W.-Kyst. Mandvi. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 741. London 1932.)

Et Vrag, hvorfra Masten er synlig ved Lavvande, ligger sunket paa  $22^{\circ} 47' 25''$  N.  $69^{\circ} 21' 18''$  E.**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****941. Siam. Siam Bugt. Lakon Bugt. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 759. London 1932.)

*Lakon Fyr* paa c.  $8^{\circ} 26'$  N.  $100^{\circ} 12'$  E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $7^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Synsvide: 12 Sm.**942. Korea W.-Kyst. Piyobu Somu (Hiyo to). Grunde.**

(N. t. M. Nr. 760. London 1932.)

1. En Klippegrund med  $2,7$  m Vand ligger paa  $37^{\circ} 41' 45''$  N.  $125^{\circ} 08' 20''$  E.
2. En Grund med  $3,2$  m Vand ligger paa  $37^{\circ} 41' 40''$  N.  $125^{\circ} 08' 00''$  E.

**943. Japan. Hokkaido NE.-Kyst. Onishibetsu Radiofyr oprettet.**

(N. t. M. Nr. 743. London 1932.)

Ved *Onishibetsu* er paa c.  $45^{\circ} 19'$  N.  $142^{\circ} 08'$  E. oprettet et Radiofyr, der med en Bølgelængde paa 968 m (310 kp) afgiver følgende Signal hver  $2^m$ . Bogstaverne JGQ to Gange, en Gruppe af Bogstavet N, Bogstaverne JGQ een Gang, ialt  $50^s$ , Pause  $1^m 10^s$ . Type: A 1. Normal Rækkevidde: 50 Sm.**944. Japan. Tsugaru Kaikyo (Tsugar Stræde). Tappi Saki. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 771. London 1932.)

*Tappi Saki* hvide, faste Fyr paa c.  $41^{\circ} 16'$  N.  $140^{\circ} 21'$  E. er nedlagt.**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgate; †: annulleret; T: Tillæg  
Korta eller  
Bogs Nr.*England:*

- N 5077 British Isles to Iceland. — Outline chart showing fishing grounds and ports of registry of fishing vessels.
- N 910 North Pacific Ocean. — Plans in the Marianas or Ladrões islands. — Farallon de Pajaros. Maug islands. Pagan island. Asuncion island. Agrihan island. Apan bay. Agrihan anchorage. Alamagan island. Guguan island. Anatahan island. Farallon de Medinilla. Sariguan island. Rota or Luta island. Sosanjaya bay.

**Tillæg.****I. Østersøen.****945. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr. Taagesignal atter i Orden.**

(U. f. s. Nr. 13/357. Helsingfors 1932.)

Taagesignalet ved *Norrskär Fyr* paa c.  $63^{\circ} 14'$  N.  $20^{\circ} 36'$  E. er atter i Virksomhed. (E. f. S. Nr. 19/836 1932.)**946. Finland. Bottniske Bugt. Relanderinmatala Fyrskib atter udlagt.**

(U. f. s. Nr. 13/379. Helsingfors 1932.)

Fyrskibet *Relanderinmatala* paa c.  $61^{\circ} 07'$  N.  $21^{\circ} 04'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 52/2797 1931.)

947. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nystad. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/358. Helsingfors 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Syväsalmekari* c. 60° 46' N. 21° 16' E. *Haanperänkari. Ristikari. Medelklubb.*  
 (E. f. S. Nr. 3/96 1932.)
948. **Finland. Åland. Eckerö. Käringsund. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/359. Helsingfors 1932.)  
*Käringsund* Fyr paa c. 60° 14' N. 19° 32' E. er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 5/178 1932.)
949. **Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr slukket.**  
 (U. f. s. Nr. 13/363. Helsingfors 1932.)  
*Lehmäsaari* Fyr paa c. 60° 14' N. 21° 57' E. er for Tiden slukket.
950. **Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/364. Helsingfors 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ämmänletto* c. 60° 27' N. 21° 38' E. *Ruotsalainen. Aukkoluoto. Kellumaa. Polva.*  
 (E. f. S. Nr. 5/179 1932.)
951. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Lemströms Kanal. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/365. Helsingfors 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lemström övre* c. 60° 06' N. 20° 01' E. *Lemström nedre.*  
 (E. f. S. Nr. 2/50 1932.)
952. **Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Kolskär Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/366. Helsingfors 1932.)  
*Kolskär* Fyr paa c. 60° 15' N. 20° 52' E. er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 2/51 1932.)
953. **Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde atter udlagt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/367. Helsingfors 1932.)  
 Lys- og Klokketønden *Rödakon* paa c. 60° 05' N. 20° 59' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 9/368 1932.)
954. **Finland. Finske Bugt. Espskär—Porkkala. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/349. Helsingfors 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kråkholm övre* c. 59° 59' N. 23° 26' E. *Kråkholm nedre. Vormö-Högholm. Stora Angestö. Elgsö. Påvskär. Barösunds lotsstuga. Sparvholm. Hyklösund. Svartö—Höganäs.*  
 (E. f. S. Nr. 12/513 1932.)
955. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Anduvning. Åransgrund Fyrskib atter udlagt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/347. Helsingfors 1932.)  
 Fyrskibet *Åransgrund* paa c. 59° 56' N. 24° 58' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 7/273 1932.)
956. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 13/348. Helsingfors 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Björkholm* c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Högholmskobben. Koholm. Hästnäs kanal.*  
 (E. f. S. Nr. 2/53 1932.)
957. **Finland. Finske Bugt. Fredrikshamn Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. S. Nr. 13/351. Helsingfors 1932.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Hajaskari* c. 60° 30' N. 27° 08' E. *Hilloniemi.*  
 (E. f. S. Nr. 2/56 1932.)
958. **Finland. Finske Bugt. Aspö. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. S. Nr. 13/350. Helsingfors 1932.)  
*Kivikari* Fyr paa c. 60° 17' N. 27° 12' E. er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 9/375 1932.)

- 959. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.**  
(U. f. S. Nr. 13/353. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed.  
*Aspö. Hogland. Viborg.*  
(E. f. S. Nr. 5/183 og 9/376 1932.)
- 960. Finland. Finske Bugt. Viborg Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
(U. f. S. Nr. 13/352. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kilpisaari övre c. 60° 41' N. 28° 41' E. Kilpisaari nedre. Leppäluoto. Kuposen-  
saari. Sekundankivi. Pikarluoto. Kuposenkivi. Ämmänkivi. Ämmänpuolu.*  
(E. f. S. Nr. 2/57 1932.)
- 961. Letland. Riga-Bugt. Ainesh. Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 4/13. Riga 1932.)  
Ledefyrene og Fyrct paa Bølgebryderen ved *Ainesh* er atter tændt. c. 57° 52' N.  
24° 21' E.  
(E. f. S. Nr. 2/58 1932.)
- 962. Letland. Riga-Bugt. Salacgriva Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 4/13. Riga 1932.)  
*Salacgriva* Fyr paa c. 57° 45' N. 24° 21' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 2/59 1932.)
- 963. Letland. Riga-Bugt. Kurmraga Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 4/13. Riga 1932.)  
*Kurmraga* Fyr paa c. 57° 33' N. 24° 22' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 2/60 1932.)
- 964. Letland. Riga-Bugt. Daugavgriva Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/12. Riga 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva* paa c. 57° 05' N. 23° 59' E. er atter udlagt  
paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/61 1932.)
- 965. Letland. Irben Stræde. Michailovsk Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/12. Riga 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Michailovsk* paa c. 57° 39' N. 21° 48' E. er atter udlagt paa  
Station.  
(E. f. S. Nr. 9/378 1932.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 966. Danmark. Isefjorden. Yder-Bredning. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.**  
Fra den 7. Juni til den 16. Juni d. A., begge Dage inklusive, vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser paa en Skydeplads, der begrænses af Breddeparallelernerne paa 55° 50' N. og 55° 55' N. samt Meridianen paa 11° 48' E. og W.-Siden af *Horns-Herred*.  
Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares mod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænser.  
I de samme Dage vil der paa samme Skydeplads blive afholdt Skydning om Dagen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## FRIED. KRUPP GERMANIAWERFT AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

### BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULKLEKSPORTØREK · DAMPSKIBSAGENTEK  
BRÆNDSKLSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK,  
LONDON · LONDON, E. C. 3.

### FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} Lambrose, Newcastle
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} Lamberte
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Lambrose Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

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

**Price 13/-** postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

### AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØREK

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.

Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastevarer etc.  
fra Th. Høeg

HAMBURG

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

**JENS WITH**

Skibsproviantering Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONS-FORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

Vestre Boulevard 38 · København V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKES-FORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

★



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 22

FREDAG 27. MAJ 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

Siden 1926 har Dansk Dampskibsrederiforening hvert Aar **GENNEM TAAGEN UDEN FOR STORE HAVARIER** udsendt en Aarsberetning indeholdende Oplysninger om Skibsfartens Virke og Trivsel i det forløbne Aar, udarbejdet af Rederiforeningens Direktør, cand. juris E. Mægaard.

Ogsaa i Aar har Foreningen udarbejdet en lignende Beretning, som forhaabentlig vil bidrage til i videre Kredse at skabe og udvide den Interesse og Forstaaelse for Skibsfartserhvervet, uden hvilket intel Erhverv kan eksistere.

I et Forord til Beretningen skriver Rederiforeningens Formand, Direktør A. O. Andersen, »at den herskende økonomiske Krise har ifølge Forholdenes Natur ramt Skibsfarten haardere end noget andet Erhverv; og medens Krisen for andre Erhverv foreløbig har været af kortere Varighed, har den for Skibsfartens Vedkommende nu strakt sig over ca. 2 Aar. Hvad Fremtiden vil bringe, hviler endnu i en tæl Taage, men oven over Taagen skinner Solen, og af den efterfølgende Beretning vil det fremgaa, at Dansk Skibsfart, trods alle Vanskeligheder, som der maatte være at overvinde, og som det maaske endnu vil tage lang Tid at overvinde, dog staar saa vel rustet og har en saadan Livskraft, at den vil være i Stand til at yde et ikke uvæsentligt Bidrag til at navigere det danske Folk og Samfund gennem Taagen uden alt for store Havarier.«

Det modsatte vilde ogsaa være en national Tragedie. De indtjente Fragtbløb repræsenterer en mægtig usynlig Eksport og bidrager til at opretholde vor høje Levestandard, Europas højeste.

### DE MÆGTIGE FRAGT-INDSEJLINGER

Et af de interessanteste Afsnit i denne fortræffelige Aarsberetning er da ogsaa den tabellarske Sammenligning af Fragtlind-

tægterne og Udbyttet i 1931 med de foregaaende Aars.

Paa Grundlag af de Beretninger, som indsendes til Det statistiske Departement om danske Skibes Fart paa Ulandet, har Departementet foretaget den sædvanlige Opgørelse af den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1931, samt af det samlede Beløb i Maanedsfragt for de Skibe, der har sejlet paa Time-Charter.

Opgørelsen viser, at de nævnte Skibe i 1931 har indsejlet ca. 129 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 13 Mill. Kr. i Maanedsfragt for udenlandsk Regning mod henholdsvis ca. 150 Mill. Kr. og ca. 13 Mill. Kr. i 1930.

Foretager man en Omregning af Maanedsfragt til Bruttofragt, kan den danske Handelsflaades samlede Fragtlindtægt i 1931 ansættes til ca. 154 Mill. Kr.

Da de tilsvarende Tal for 1930 var 175 Mill. Kr. og for 1929 206 Mill. Kr., har der fundet en Nedgang Sted paa henholdsvis 12 og 25 pCt.

Resultatet af denne Nedgang i Fragtlindsejlingen har da ogsaa fundet Udtryk i Rederiernes Aarsregnskaber. Mange Rederier er fremkommet med Regnskaber, der viser større eller mindre Underskud, og selv store og

velkonsoliderede Selskaber med moderne Tonnage har ikke været i Stand til eller ikke fundet det forsvarligt at give Udbytte til Aktionærerne.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem en Aarrække foretaget en Opgørelse over 13 af de største og mest betydende Rederiers Aarsudbytte, der fremgaar af nedenstaaende Tabel fra Aarsberetningen.

Det vil heraf ses, at Udbyttet i 1931 baade i Relation til Aktiekapital og til den anvendte Tonnage er gaaet ned til ca. en Fjerdedel af, hvad det var i 1930, og til ca. en Syvendedel af, hvad det var i 1929.

Desværre er Skibsfartens Udgifter ikke gaaet ned i samme Forhold. De nationale og internationale Rederiforeninger har hver paa deres Omraade udfoldet store Bestræbelser i Aarets Løb for at hidføre Nedsættelse af Udgifterne, og paa adskillige Punkter har deres Bestræbelser været fulgt af Held, medens det paa andre Punkter ikke har vist sig muligt at gennemføre Nedsættelser.

Aar	Selskabernes samlede B. N. Tonnage	Selskabernes samlede Aktiekapital	Selskabernes samlede Aktieudbytte	Udbytteets procentvise Andel af Aktiekapitalen	Udbyttet pr. B. N. T.
1922	488,231	95,450,000	9,140,000	9.6	18.70
1923	485,359	81,450,000	7,851,000	9.6	16.20
1924	515,564	83,350,000	5,797,000	7.0	11.20
1925	530,724	85,050,000	2,632,000	3.1	5.00
1926	540,618	85,050,000	2,478,000	2.9	4.60
1927	539,118	80,270,000	5,390,000	6.7	10.00
1928	533,715	76,285,000	5,511,250	7.2	10.30
1929	522,890	76,285,000	6,464,000	8.5	12.40
1930	543,122	76,245,000	3,783,000	5.0	7.00
1931	557,041	76,245,000	990,000	1.3	1.78

Her i Landet er det saaledes som omtalt andet Steds i nærværende Beretning lykkedes at faa nedsat Lodsafgifterne, visse Lossetakster samt Oplægningspengene i Kobenhavns Havn m. v. Derimod er Hyresatserne stadig de samme som i 1929, da Skibsfarten havde et forholdsvis godt Aar.

Over 17 af de første og mest betydende Rederiers Driftsudgifter i 1931, andrager Kr. 97.89 pr. t. d.w. eller 80.88 pCt. af den indsejlede Fragt. Da Indsejlingen pr. t. d.w. udgør Kr. 121.03, har der kun været Kr. 23.14 pr. t. d.w. eller 19.12 pCt. af Fragten tilbage til Afskrivning paa Skibene, Administration, Renter og Udbytte til Aktionærerne — et Udbytte, der ikke svarer til Indsats eller Risiko.

**VOR TIDS STØRSTE SKIBSREDER** Lord Incheape var vor Tids største Skibsreder, siger en personlig Ven af den afdøde Jarl

i en interessant Artikel, der offentliggøres i denne Uges *Scandinavian Shipping Gazette*.

Jarlen af Incheape var en self-made Mand i Ordets bedste Betydning. I nogle Skildringer af ham begyndte han sin Løbebane med at sælge Aviser paa Gaden. Dette passer imidlertid ikke. Hans Fader var Koffardikaptajn, og da han sagde Farvel til Søen, anbragte han sine Spareskillinger i Sejlskibe og efterlod Sønnen en ganske pæn Arv. Men sandt er, at James Lyle Mackay, den senere Jarl af Incheape af Strathnaver, allerede 12 Aar gammel blev taget ud af Skolen og anbragt paa et Sagførerkontor. Syv Aar efter var den dygtige unge Skotte fundet ned til London og tjente til Livets Ophold i et shipping Kontor. Og de næste 60 Aar til sin sidste Dag tjente han Skibsfarten og Skibsfarten ham. Hans smaa Afstikkere ind i Regeringens Tjeneste kombinerede han med sine Skibsfartsinteresser.

En meget stor Del af sit Liv viede han til Arbejdet paa en bedre Forstaaelse mellem Indien og hans Fædreland, og taknemlige Regeringer bevidnede ham Nationens Tak med Landets højeste Dekorationer og Optagelse i Adelskabet, først som Baron, senere som Viscount og nu for 3 Aar siden til Jarl.

Han var den engelske Regerings Repræsentant i Suez Kanal-Selskabets Bestyrelse, og de Indrømmelser, som dette Selskab gav Skibsfarten, skyldtes hans Indflydelse.

Som alle virkelig betydelige Mænd var P. & O. Liniens geniale Leder jævn og ligetil af Væsen. Han havde mange personlige Venner, ogsaa et Par Danske, og han var elsket af sine Underordnede, uagtet han af dem som af sig selv forlangte meget.

#### BØRSENS VURDERING AF REDERIERNE

Af det Væld af nyttige Oplysninger, som Dansk Dampskibsrederiforenings Aarsberetning indeholder, er ogsaa nedenstaaende Tabel over Børsens Vurdering af Rederierenes Udbytte-Chancer sammenlignet med det foregaaende Aar. Tallene taler for sig selv:

Aktieselskab	Aktiekapital Mill. Kr.	Køberkurs					
		Januar 1930	1931	Juli 1930	December 1931		
D. F. D. S. . . . .	30	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	62 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	47 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
D/S Norden . . . .	7,6	150 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113	124	108
» Dannebrog . . . .	11,2	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	52	60	46	52	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Myren . . . . .	4	102	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77	62	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Vendila . . . . .	3	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
» Progress . . . . .	3,625	83	55	62 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	37 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	55	18
Det Dansk-Franske D/S	4	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	54	64 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50	54	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gennemsnit . . . . .	—	97,8	70,4	78,5	62,9	71,3	46,9

#### ORGANISATIONENS STØTTE VÆKST

Af Aarsberetningen fremgaar det, at Rederiforeningen mistede to Medlemmer i Aarets Løb, nemlig D/S »Skagerak« og D/S »Danefelt«, der begge er traadt i Likvidation. Samtidig har Foreningen faaet tre nye Medlemmer: Vestjysk Dampskibsselskab, De Forenede Bugerselskaber og Rederiaktieselskabet Transporter. Og pr. 1. Januar 1932 havde Rederiforeningen 49 Medlemmer, repræsenterende 450 Skibe paa i alt 842,268 Brutto Register Tons, eller c. 20,000 Tons mere end Aaret forud. Rederiforeningens Medlemstal er siden 1915 vokset jævnt og stot fra 499,736 Tons, steget Aar efter Aar, ikke et Aar Tilbagegang — Kendsgerninger, der bedre end Ord viser, hvilket fortræffeligt Arbejde Rederiforeningen udfører for sine Medlemmer.



#### AMERICAN SCANTIC LINE

Direktør Adolph Palmquist er traadt tilbage fra Ledelsen af Moore & McCormacks American Scantic Line, og Captain William J. Rague er nu Selskabets Ene-direktør.

Captain Rague, som blandt andet er Formand for American Club in Copenhagen, er lige hjemvendt fra et kortere Besøg i U.S.A.

## OPLÆGNINGERNE

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening havde den 23. Maj 101 Skibe svarende til 219,549 Bruttotons eller 339,215 Tons Dødvægt oplagt i København og forskellige Provinshavne. Altsaa en Nedgang paa ca. 20,000 Tons Dødvægt fra sidste Uge.



Samtidig har der imidlertid været en kraftig Stigning i Oplægningerne af Skibe, hvis Redere ikke er Medlemmer af Rederiforeningen. Deres oplagte Tonnage andrager 65,000 Tons Dødvægt.

## FRAGTRATETALET FOR APRIL 1932

Fragtratetallet er for April beregnet til 87.8 mod 90.8 i Marts jfr. følgende Oversigt.

Jan.—Marts 1932 gsnll. .... 100.0			
April 1931.....	87.1	November 1931.....	92.7
Maj —.....	86.5	December —.....	93.9
Juni —.....	86.3	Januar 1932.....	92.4
Juli —.....	86.4	Februar —.....	91.4
August —.....	85.0	Marts —.....	90.8
September —.....	85.0	April —.....	87.8
Oktober —.....	88.4		

Den betydelige Nedgang i Fragtratetallet fra Marts til April skyldes en Kombination af flere af hinanden uafhængige Aarsager.

Selv de noterede Rater har kun vist svage Bevægelser i April Maaned. Det samlede Resultat er paany Nedgang, særlig stammende fra Kulraterne.

I samme Retning har Omregningen af Raterne til Kronbeløb virket, idet den gennemsnitlige Dollarkurs for April har ligget lavere end for den foregaaende Maaned.

Den største Del af Nedgangen skyldes dog Genoptagelsen af Noteringerne for Trælaskifarten.

Raterne ligger lavere i den ny Sæson end i 1931, og Faldet er forstærket ved, at Niveauet for Trælast som sædvanlig laa forholdsvis højt ved Sæsonens Slutning. I den mellemliggende Periode, December—April, har man maaltet lade Fragtratetallets Bevægelser være bestemt af de øvrige Rater.

## INDBERETNING FOR APRIL MAANED 1932 VEDRØRENDE SKIBSTRAFIKKEN OG VAREOM-SÆTNINGEN OVER GDYNIA'S HAVN

Der er en mindre Opgang i Vareomsætningen over Gdynia i Forhold til Marts Maaned, idet Vareindførslen androg 29,476 T. imod 26,544 T. i Marts, Udførslen 348,942 T. mod 292,997 T. i Marts.

Af hovedsagelige *Importvarer* skal nævnes c. 15,200 T. Raaris, c. 4,000 T. Frugter, c. 2,600 T. Thomasmel, c. 3,800 T. gammelt Jern, c. 1,200 T. Bomuld.

Af *Eksportvarer* skal nævnes 301,160 T. Kul mod 257,722.3 T. i Marts. En Oversigt over Kuleeksporten til de forskellige Lande vedlægges i en særlig Indberetning. Endvidere er der udført c. 12,800 T. Bunkerkul, c. 1,400 T. Ris, c. 1,000 T. Rismel, c. 3,500 T. Kartofler, c. 4,700 T. Sukker, 5,274 T. Bacon (Marts 4,941 T.), c. 6,300 T. Melasse, c. 1,900 T. Kali, c. 5,400 T. Kunstgødning.

Der indløb i Maanedens Løb 282 Skibe med 216,924 N.R.T. mod 194 Skibe med 168,381 N.R.T. i Marts Maaned. Den danske Tonnage andrager 33 Skibe med 23,393 N.R.T. og staar som Nr. 3 efter Sverige med 86 Skibe med 57,629 N.R.T. og Polen med 34 Skibe med 44,778 N.R.T.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Polen .....	34	44,778
Danzig .....	10	772
England .....	6	11,023
Danmark .....	33	23,393
Estland .....	20	12,477
Finland .....	9	4,784
Frankrig .....	2	1,817
Grækenland .....	3	7,219
Holland .....	7	3,218
Lettland .....	7	9,907
Tyskland .....	49	20,804
Norge .....	14	12,896
Amerika .....	2	6,207
Sverige .....	86	57,629

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 24. Maj 1932.

I Ugens Begyndelse laa alle Markeder ualmindelig slet, og den noget bedre Tone, som gjorde sig gældende senere, kunde ikke forandre Fragtmarkedet i synderlig Grad. — Det hjemgaaende La Plata Marked — og for en Gangs Skyld Kul ud til de østlige Middelhavshavne — tog en Vending til det bedre, men for La Plata's Vedkommende kunde Efterspørgselen dækkes til omkring de samme Rater som sidst, og Forbedringer paa 3d. à 6d. for Kul for nogle enkelte Middelhavshavne er ikke meget, naar det lages i Betragtning, hvor daarlige Udsigterne er til at erholde en rimelig Returfragt. De nordamerikanske Markeder, Australien og Østen er ikke alene paavre hvad angaar Rater, men der er næsten ingen Beskæftigelse at opdrive, og gennemgaaende passer denne Betegnelse paa de fleste øvrige Markeder.

### TRÆLASTMARKEDET

Uden paaviselige Bedringer i Raterne bemærkes følgende nye Afslutninger:

650 std. Uleåborg/London 34/-. 670 std. Trångsund/London 30/6. 1,400 std. Kotka/London 30/-. 685 std. Hernösand/London 33/-. 420 std. Trångsund/Poole 36/6. 400 std. Raumo/Yarmouth 35/-. 1,050 std. Råfsö & Kotka/St. Nazaire Fres. 172<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. 900 std. Kotka/Paimboeuf Frc. 175. 500 std. Trångsund/Ant-

werpen 42 Belgas. 900 std. Värtan (Stockholm)/Sunderland 27/6. 510 std. Danzig/Grimsby 32/-. 500 Fv. firewood Uleåborg/London 52/6. 590 Std. Sundsvall/Cardiff 39/6.

Noteringer:

700 Std. Trångsund/Cardiff 35/- 36/-. 1/1,300 Std. Uleåborg/Garston 40/- 42/6. 700 Std. Uleåborg/Bristol 45/-.

Leningrad: 800 Std. full range 38/- Basis. 900 Fv. Sarpsborg 31/-.

Hvidehavet: Archangel: 650 Std. Lowestoft 52/-. 975 og 950 Std. Grimsby 49/-. 1,040 Std. Delfzyl 48/-. 1,900 Std. Sharpness 47/6, 1,200 Std. London 48/6. Mesane 700 Std. Garston 63/-; Omega 1,165 Std. Grangemouth 45/6, Kovda 625 Std. Bristol 59/-.

### KUL, KOKS etc.

Der er absolut ingen Forandring i Raterne eller i Efterspørgselen. Østkysten/god dansk Havn 1,600 T. 4/6d., 3,000 T. 4/-. Danzig/Bjørkø 1,400 T. 4/3, Helsingfors 1,800 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Uleåborg 3,000 T. 4/3, Amsterdam 2,800 T. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Rouen 1,400 T. 6/6.

### MIDDELHAVET

Det udgaaende Marked rettede sig noget i Ugens sidste Dage, især for store Baade til østlige Havne. Tyne/Alexandria betalte saaledes 8/- for 8,000 T., 9/- 4,400

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### HUG OP OG RATIONALISER!

Jeg har paa Fornemmelsen, at Rederne er ved nu at gøre virkelig Fremskridt. Langsomt, men sikkert, vækkes de af deres hjælpeløse og selvmorderiske Apati. Det gaar ubestrideligt fremad.

Som Svar paa visse Forslag, fremsat af en Deputation fra T.U.C.'s Generalraad, vedrørende en Forbedring af Skibsbygningsindustriens og Skibsfartens Kaar, udtalte Præsidenten for Board of Trade, at hvad Ophugning af forældet Tonnage angik, mente han, at kun en international Aktion kunde løse Problemet Overskudstonnage. Der har vi allsaa Mr. Runcimans Standpunkt. Med sin udstrakte Erfaring paa Skibsfartens Omraade og med den vigtige Stilling, han indtager i Regeringen, kan Mr. Runciman ikke være blind for de velkendte, fortrinlige personlige Egenskaber, de engelske Redere sidder inde med, samt for den Betydning engelsk Skibsfart spiller i hele Landets økonomiske og industrielle Struktur.

Han er selvfølgelig, efter at have undersøgt Sagen fra alle Sider og under fuld Hensyntagen til den Viden, han alene er i Besiddelse af, kommet til den Overbevisning, at den eneste Redning under de nuværende Forhold ligger i en international Aktion, og han maa kunne mærke, at de Fordele, Landet vinder som Følge af en Bedring i Skibsfarten som Helhed, langt maa opveje de Ofre, Individualismen maa bringe, naar man tillægger Ordet Individualisme den Betydning, man i Fortiden tillagde det.

Nu vil jeg nævne nogle af de direkte Fordele, en saadan international Aktion vil have for Landet som Helhed:

a. Højere Fragter vil betydeligt forøge den meget vigtige Post »usynlig Eksport«.

b. Den vilde ogsaa fremme Skibsbyggeriet.

c. Den vilde gøre det muligt for Rederne at faa deres gamle Tonnage afsat til rimelige Priser, hvorved de vilde skaffe sig Midler til at bygge mere moderne Skibe.

d. Bankerne vil blive forskaonet for store Tab, som ellers før eller senere maatte indtræde, hvis de nuværende Tingenes Tilstand vedvarer ret meget længere, ligesom det vil blive lettere for dem at likvidere deres indefrosne Laan til Skibsbygningsindustrien.

e. Det vilde standse de fremmede Regeringer i deres Subventioner til den nationale Skibsfart; en Fremgangsmaade, der bidrager stærkt til at trykke Fragterne.

f. Derved at Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien igen bringes paa en profitabel Basis, vil disse Industriers Ydelser til Statskassen i Form af Indkomstskatter væsentligt blive forøgede, ligesom Regeringen vil spare mange Understøttelser til de arbejdsløse, da en Genopliven af Skibsbygningsindustrien vilde betyde Beskæftigelse for et betydeligt Antal Mennesker og forøge disses Købekraft, hvilket følgelig vilde komme andre Industrier til Gode.

Jeg vil stadig paastaa, at alles Interesse falder sammen med den enkeltes Interesse, og som en svensk Reder (Generalkonsul Sandström) fremhævede i en Artikel for kort Tid siden, er det visseligen bedst for Rederne, at nogle af deres Skibe sejler med Fortjeneste, end at de alle sejler med Tab. Hvad vi trænger til, har nogle foreslaaet, er en »Washington-Konvention« for Handelsskibsfarten. En Ophugningsplan er efter min beskedne Opfattelse ikke tilstrækkelig. Vi maa organisere os for at undgaa for stærkt Byggeri i Fremtiden og drive vor Skibsfart efter en klart defineret, rationel Plan, der skulde skabe den nødvendige Tillid blandt Rederne og give Skibsfarten den fornødne Stabilitet.

Naturligvis maatte enhver saadan tænkelig Plan tage Hensyn til den vigtige Stilling, den engelske Handelsflaade indtager, og varetage dens Interesser saavel som hele Englands. Indenfor en saadan Plans Rammer vil der ikke blive lagt Baand paa det individuelle Initiativ; tværtimod vil dette komme til at spille en betydelig Rolle paa mange Omraader, men paa en forsvarlige Maade, da den Tryghedsfølelse, Planen skulde medføre, vil fremme Udviklingen af Skibsfarten paa en sund, økonomisk Basis. Hele Verden venter paa, at England i Dag, som i Fortiden, vil gaa i Spidsen for Udviklingen. Vil England virkelig holde sig tilbage fra at indtage denne Forerstilling i kooperative Bevægelse indenfor den internationale Skibsfart, som er paakrævet ved Tidernes Ugunst, og som ikke kan andet end gavne England?

»Realist« i »Fairplay«.

### FRAGTBERETNINGEN fortsat

T. og Wales/Alexandria 7/6d. 6/8,500 Tonner, Pl. Said 7/3 7/6d., Marseille 7/6 3,600 T., Genua 4,800 T. 7/- 6/7,000 T. ca. 6/6d. Rotterdam/Genua 5,000 T. 6/6d., Alexandria 5,500 T. 7/- 7/3. De hjemgaaende Markeder er lige daarlige med ganske minimal Efterspørgsel. Bona/Stettin 6,000 T. 8/-, Bona/Memel 3,400 T. 8/3d., Casablanca/Honfleur 1,900 T. 26 Frcs. Cadiz/Aalborg 1,000 T. Salt 9/6d., Saloum/Kont. Oktb. 20/-, Alexandria/London er nede i 9/6d. Donau noterer nominelt 13/6 B/H, 13/- A/R. Sortehavel/Kont. tog en engelsk 5,500 Tonner 10/6; Poli/Japan 6,000 T. 21/-.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal/A-R er reduceret 1/2 c. fra 8 c. til 7 1/2 c. og Noteringerne i andre Retninger er ogsaa noget svagere. Gulfen/Grækenland har gentaget 3/3d. per quarter og 13 c. per 100 lbs. Sukker New York/U.K. Kont. betales med 12/6d. og Cuba 14/-, Option Marseille 14/9d., Odessa 16/3d., San Domingo 13/3 13/6d. 5,000 T., 14/- 2,850 T. Kul Hampton Roads/Rio \$1.90, Santos \$2.10.

Pacific/Europa, intel positivt for »full cargoes«; parcels til London gik til en saa exceptionel Rate som 17/6d.

### SYDAMERIKA

En betydelig større Aktivitet i Kornafskibningerne har ikke formaet at bringe Raterne i Vejret, men det

maa vel tilskrives den rigelige disponible Tonnage, hvoraf mange er gaaet ud i Ballast »paa spec.« Mindre Baade, 5/5,800 T. betinger ca. 18/-, 6/7,000 T. 17/- og større 16/6 Juni/Juli Basis n.a. San Lorenzo/U.K. Kont. Til A/R. er gentagne Gange sluttet til 14/6 for prompte store Baade og 15/6 17/- l. p.p. U.K. Kont. B. Blanca/p.p. 7,500 T. 14/- Maj/Juni, 14/d. 9,200 T. Antwerpen Juni. San Lorenzo/Skandinavien noteres i 18/- 18//d. pr. Juni.

### ØSTEN

Australien er atter noget svagere. En 9,000 Tonner har maattet nøjes med 23/d. fra Sydlandet, sidst 25/- 8,000 T. og 8,100 T., og 7,500 T. rapporteres til 23/6 fra Vestlandet. Vladivostok/Trieste søger 5,500 T. Juli, hvorfor Tonnage tilbydes til 25/- og til Rotterdam/Hamburg akcepteres 23/6, Option Dalny 22/-. Majs Syd-Afrika/U.K. Kont. indikerer 15/6. Sukker Mauritius/London-Liverpool eller Greenock har faaet en 10,500 T. à 17/6 og en Kontrakt paa 40,000 T. Sukker Fiji/U.K. Kont. Juli/Dechr. rapporteres sluttet uden Opgivelse af Rate.

### TIME-CHARTER

Der er ingen Bevægelse nogetsteds, og de enkelte Ordre, som kommer frem, finder »ready« Tonnage til bedrøvelige Rater.

2,400 T. vestlindisk Rundrejse, direct continuation, \$0.90. 2,725 T. trip over, del. Philadelphia/redel. U.K. Kont. \$1.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## VANCOUVERS HAVN I STADIG VÆKST

Generalkonsulatet i Montreal indberetter følgende Ud- drag af en af Vancouvers Havnekommission udsendt Be- retning om Driften af Havnen i Aaret 1931:

Vancouvers Havn har siden Gennemførelsen af Cana- dian Pacific Railway i Maj Maaned 1887 været i stadig Vækst. Særlig Panamakanalens Aabning gav store Mø- ligheder for Havnen. Der er nu Dampskibsforbindelser derfra med 45 Lande. I Aaret 1931 anløb over 18,000 Skibe med en Nettotonnage paa ca. 12 Millioner Tons Vancouver. Importen via Vancouver beløb sig i det for- løbne Aar til 3,6 Millioner Tons og Eksporten til 3,7 Millioner Tons. Der er i Aaret 1931 afskibet fra Van- couvers Havn 71 Millioner Bushels Korn, saa godt som udelukkende Hvede; heraf 30 Millioner til England, 9 Millioner til Frankrig, 8 Millioner til Japan og 5 Mil- lioner til Belgien. Til Danmark er der afskibet 521,000 Bushels Hvede og 33,000 Bushels Havre. Desuden er der eksporteret betydelige Mængder af Tommer, Papir, Fisk, Bly og Zink.

Vancouvers Havn gør sig Haab om, at den fornylig afsluttede Handelstraktat med New Zealand vil være til stor Gavn for Havnen, idet en meget betydelig Del af den forøgede Import og Eksport, som ventes at blive en Følge af Traktaten, ganske naturligt maa lægge Vejen via Vancouver.

## Dansk Stewardere-Forening

Dansk Stewardere-Forening, der omfatter Arbejdsgivere i 23 danske Havne, har afholdt Generalforsamling i Aar- hus. Der var iflg. »Aarhus Stiftstidende« mødt 18 Med- lemmer.

Formanden, Stewardere Basballe, Nyborg, aflagde Be- retning for 1931 og kom derunder ind paa en detailleret Omtale af Arbejdsforholdene i de forskellige Havne og det Arbejde, som Foreningen har udrettet for at varetage sine Medlemmers Interesse. Der fulgte en længere Diskussion om en Række faglige Forhold.

Regnskabet oplæstes af Kassereren, Stewardere Holger Jørgensen, København. Det godkendtes.

Den afgaaende Formand samt Kassereren genvalgte. Til Næstformand i Stedet for Konsul Ludvig Christensen, Esbjerg, valgtes Forretningsfører L. Mikkelsen, Aarhus Stewardere Co.

Efter Generalforsamlingen foretog Deltagerne en Tur i Aarhus Havn.

## Det første Kabel under Kanalen mellem Frankrig og England samt det første Kabelanlæg til Kina.

Den elektriske Strøms Indvirkning paa Magneten blev som bekendt for 100 Aar siden opdaget af vor berømte Landsmand Hans Christian Ørsted; paa denne Natur- kraft, der kaldes Elektromagnetismen, beror den elek- triske Telegraf, og kort efter denne Opdagelse af Elektro- magnetismen begyndte man at anlægge Telegrafledninger paa Land, men at anlægge Telegraftraade paa Havbunden og fremstille et Kabel, der kunde forbinde de Lande, der havde Vand imellem sig, turde selv den dristigste Drøm- mer ikke tænke paa. Først efter en Del Aars Forløb fik en engelsk Ingeniør ved Navn John Brett den Tanke at lægge en Telegraftraad under Kanalen mellem Frankrig og England. Han søgte Støtte dertil hos den engelske Regering, men blev afvist, da han blev anset for smaa- tosset; saa drog han til Frankrig, og her fik han Hjælp af Regeringen, og senere hen vandt han ogsaa den engelske Regering for Foretagendet, saa han i Midten af August 1850 paabegyndte at nedlægge Kablet. En skøn Sommer- dag i Slutningen af August var en stor Menneskemængde samlet ved Kabelhuset paa den franske Kyst, hvorfra Kablet gik ud, og under Spænding saa man, at den elek- triske Naal virkelig begyndte at dikke. Det var en Hil- sen fra den engelske Dronning til Frankrigs Præsident, men midt i Telegrammet slog Naalen klik og standsede helt. Brett gik straks i Gang med at finde Fejlen, men maatte give op, og Tvivlerne i Mængden begyndte at gotte sig. Endelig oplystes det, hvorfors Strømmen var blevet afbrudt. En fransk Fisker havde trukket Kablet op sam- men med sit Fiskergarn, og da han aldrig havde set en saadan underlig Orm før — den havde hverken Hoved eller Hale — saa huggede han den i Stykker, og indkom- men til Boulogne fremviste han Stykkerne af den under- lige Havorm; men nu forstod man, hvorfors Telegram- met var blevet afbrudt, og Brett var glad over, at Øde- læggelsen var sket paa den Maade, saa næste Gang skulde det nok lykkes. Et nyt Kabel blev fabrikeret og udlagt næste Aar, og den 1. Januar 1852 kunde man for første Gang telegrafere under Havel og derefter regelmæssig hver Dag indtil vor Tid — alt er forløbet godt; men nu

findes der en halv Snes Kabler mellem Frankrig og Eng- land, og selv under de store Verdenshave er lagt Kabler; ogsaa mellem Fano og Calais er udlagt Kabler.

Lige fra det første undersøiske Kabel var lagt mellem Dover og Calais, fremkom Planer om at forbinde Europa med Amerika og Østen. Den russiske Linje var naaet til Irkutsk, og da Russerne fik Ideen at fortsætte den til Grænsebyen Kiakta og derfra til Peking, kom Kineserne og nedlagde Forbud mod en saadan Fortsættelse, hvorfors Planen ændredes til, at Linjen skulde fortsættes til Vladi- vostok, hvorfra Kabler skulde lægges over Japan til Kina, men da Russerne ikke havde Midler til at udlægge Ka- bler i Østen, fik »Store Nordiske« Lejlighed til at deltage i en konkurrence ved Udbygningen af en Koncession. Allerede 8. Oktober 1869 fik Tietgen Koncessionen paa Haanden; men grundet paa urolige Forhold i Østen vilde Koncessionerne ikke kompromittere det nystartede Store Nordiske Telegrafskabs Tilværelse, saa med Lynets fart dannedes et nyt selvstændigt Selskab. »Det Store Nordiske Kina og Japan Telegrafskab«, den 5. Januar 1870 med Tietgen som Formand, og dette gik øjeblikkelig i Gang med Opgaven, og han fik den danske Regering til at stille Skruefregatten »Tordenskjold« til Disposition, dels som Orlogsskib at give Selskabet Prestige og beskytte det i de fjerne Farvande, og dels for at tage Del i det prak- tiske Arbejde ved at medtage Dele af Kablet ud til Hon- kong og ved at foretage Opnaalinger derude i de daarligt kortlagte Farvande. Til Leder for denne Ekspedition valgte Tietgen den velkendte Kommandør E. Suenson, som under et fleraarigt Ophold i den franske Flaade paa Kinakysten havde lært Forholdene i Kina og Japan at kende. Gennem mange Vanskeligheder naaede man efter ihærdigt Arbejde endelig saa vidt, at Kablet kunde føres i Land ved Shanghai, men endnu savnedes Kinas Tilladelse til dette, og der var ikke megen Udsigt til at opnaa denne. Men Suenson løste Spørgsmaalet paa en ret simpel Maade, idet han slet ikke ventede paa den, men ved Wampoo Floden lejede han Landingsplads og Kabelhus paa en europæisk Ejendom, og det lykkedes, uden at andre end enkelte Europæere anede, at Kablet var landsat, og saaledes var det første Telegrafkabelanlæg fuldført til Kina. Dog først den 30. August 1871 var hele det østasiatiske Kabelsystem i Orden.

Observator.

## PERSONALIA

## Sølvbryllup

Torsdag d. 26. Maj kan Kaptajn Broder Nielsen og Hustru, Nordby, fejre deres Sølvbryllup. Kaptajn Broder Nielsen har i en lang Aarrække været Fører af forskellige af Vesterhavets Dampere.

## KULUDFØRSLEN OVER GDYNIA'S HAVN I APRIL MAANED 1932

Ifølge en fra Vicekonsulatet i Gdynia modtagen Be- retning udføres der i April Maaned over Gdynias Havn 301,160.5 T. Kul, deraf til Danmark 42,483 T. mod 257,722.3 T., deraf til Danmark 54,623.5 T. i Marts Ma- ned 1932.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som føl- ger:

Belgien .....	6,595	T.
Danmark .....	42,483	»
Frankrig .....	11,735	»
Estland .....	600	»
Holland .....	11,354.5	»
Lettland .....	23,060	»
Norge .....	49,897	»
Sverige .....	131,695.5	»
Italien .....	5,785.5	»
Irland .....	5,600	»
Finland .....	9,355	»
	301,160.5	T.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. 5. 1932

LONDON .....	18,29	MADRID .....	41,25
NEWYORK .....	4,98 1/4	AMSTERDAM .....	202,50
BERLIN .....	118,50	STOCKHOLM .....	93,65
PARIS .....	19,80	OSLO .....	91,60
ANTWERPEN .....	69,80	HELSINGFORS .....	8,55
ZÜRICH .....	97,60	PRAG .....	14,95
ROM .....	25,75		

## POSITIONSLISTE PR. 24. MAJ 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, afg. Grimsby 23.5. til Esbjerg.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 22.5.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aurø*, Hjorth, ank. Torrevecija 19.5.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dalny 21.5.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Teneriffe 15.5. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. forv. Melilla 23.5. til Oran.  
 m.s. *Arizona*, Heindorn, ank. Kbhvn. 22.5.  
 s.s. *Allsund*, Petersen, afg. Nuevilas 23.5. til Savannah.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 19.5. til Panama Canal.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Flores 22.5. p. R. t. Panama Canal.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. forv. Helsingør 25.5.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 20.5.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, pass. Gibraltar 20.5. p. R. t. Le Havre.  
 s.s. *Askø*, Larsen, afg. Leningrad 23.5. til W. Hartlepool.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Geraldton 5.5.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Aden 19.5. til Singapore.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. forv. Newcastle 23.5. til Aalborg.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt Nielsen, ank. Antwerpen 22.5.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Las Palmas 15.5.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 20.5.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Swelthenham 23.5. til Singapore.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. forv. Kbhvn. 21.5. til Leith.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Istanbul 22.5.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Aarhus 29.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Puerta Gabolo 29.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Boulogne 22.5.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. forv. Lissabon 23.5. til Oporto/Leixoes.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. St. Johns 16.5.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. forv. Kbhvn. 23.5. til Aarhus og Aabenraa.

- s.s. *Charkow*, Holst, ank. Kbhvn. 21.5.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Cape Verde 9.5. p. R. t. Freinantle.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Keywest 21.5. til Nyborg.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Aarhus 20.5.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, pass. St. Michael 18.5.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columiba*, Barfoed, pass. Cape of Good Hope 15.5.  
 s.s. *Cyrlil*, Farup, afg. Cadiz 16.5. til Gaspe.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 21.5. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. New ork 11.5. til London.  
 s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, afg. Danzig 21.5. til Southampton.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Hamburg 21.5.  
 m.s. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 17.5. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 19.5. til St. Thomas.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. Kbhvn. 23.5. til Königsberg, Memel og Libau.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 20.5. til Vest- og Nordlandet.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Hull Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, ank. Genua 21.5.  
 s.s. *Elic*, Clausen, afg. Bourgas 23.5. til Antwerpen.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Leningrad 16.5.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Hamburg 21.5. til Rotterdam.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 15.5.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Nyborg-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Suez 22.5. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Florida*, Kolster, afg. Buenos Aires 11.5. til Kbhvn. m. fl.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Casablanca 21.5.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Antwerpen 20.5.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 22.5. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Amsterdam 18.5.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frøde*, Pedersen, ank. Galveston 18.5.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Aalborg 21.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, ank. Wiborg 22.5.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Kbhvn. 24.5. til Leningrad.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Swansea 12.5. til St. Lawrence.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Memel 20.5.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kalundborg 23.5.

KØBENHAVN

DAMPKIBSSELSKABERNE  
**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**  
 AMALIEGADE 33  
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korresponderende Reder

ROTTERDAM

**D. A. KNUDSEN & CO.**  
 SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES  
 Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
 Danske Rederes Retsvæm Assuranceforeningen Skuld  
 Danske Sejlskibsrederiers Protection Club  
 CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN«

LISSABON

**VINKE & CO.**  
 AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
 Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter  
 Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

KIEL

**KIEL**

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

# AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statistelef. 51    Telegr.-Adr.: Privatbank

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

KØBENHAVN

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. forv. Bordeaux 23.5. til La Pallice.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Danzig 22.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 18.5. til Garston m. fl.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Kbhvn. 20.5. til Hull.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Neapel 18.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Saint Malo 18.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Leith 11.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, ank. Kbhvn. 19.5.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 13.5. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 22.5.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jagersborg*, afg. Beckton 20.5.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 21.5. til Kbhvn. m. fl.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Rotterdam 20.5.  
 s.s. *Knud*, Petersen, ank. Liverpool 20.5.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, unk. New York 22.5.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Gibraltar 23.5. p. R. t. London.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 20.5.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Leningrad 17.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 18.5. til Kbhvn. m. fl.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Dunkirk 21.5.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Norfolk Va 19.5. til Key West.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Singapore 16.5. til Suez.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 20.5.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 21.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Kbhvn. 24.5.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Garston 14.5.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos Aires 28.4. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Penang 20.5. til Madras.  
 s.s. *Minsk*, afg. forv. Frederikshavn 26.5. via Antwerpen til Middelhavet.  
 s.s. *Maen*, Bager, i Dok.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Spelmann, afg. Rouen 21.5. til Burnt Island.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Newcastle 18.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Niduros*, Ankersen, afg. Kbhvn. 24.5. til Riga.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Kalundborg 21.5.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Cardiff 18.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Port Said 15.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 21.5. hjemg.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. San Francisco 16.5. til Vancouver.

s.s. *Paris*, Larsen, ank. Boston 18.5.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Newcastle 18.5.  
 s.s. *Polonia*, ank. Danzig 26.4.  
 s.s. *Primula*, Hansen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. San Juan 15.5. til Immingham.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, afg. Halifax 15.5. eastb.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Sansø*, Rathje, ank. Leningrad 17.5.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Fairisle 21.5. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scolia*, Rosbæk, afg. Frederikshavn 23.5.  
 s.s. *Seine*, Bellec, i Dok.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Devonport 21.5.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Hernøsand 22.5.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, i Dok.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Huelva 18.5.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, i Dok.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Skagen 22.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 20.5.  
 s.s. *Stesvig*, Hansen, ank. Leningrad 16.5.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Nantes 22.5.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 22.5.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bordeaux 21.5.  
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Kap det gode Haab 20.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 20.5.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal forv. 23.5. til Kbhvn. og Randers.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. forv. Kbhvn. 23.5. til Manchester m. fl.  
 s.s. *Svaava*, Christensen, ank. Antwerpen 23.5.  
 s.s. *Sonderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester forv. 23.5. til Liverpool m. fl.  
 s.s. *Thyra*, Jensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 21.5.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 19.5.  
 m.s. *Tonking*, Hjernum, afg. Fremantle 12.5. til Taku Bar.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Laurium 23.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. forv. Kbhvn. 23.5. til Stettin.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Aarhus 20.5. til Casablanca.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 20.5. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Grasp Bay 21.5.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Odense 23.5.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Kbhvn. 21.5. til Leningrad.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), afg. Drammen 20.5.  
 s.s. *Vidar*, Arenl, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. forv. Buenos Aires 23.5. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Rouen 20.5. til Wear.

## Y

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## STEVEDORE

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

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP. (S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

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

HOVEDKONTOR: TLF. C. 3491 & 13370  
EFTER KONTORTID KALDES: S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

## O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902 Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

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

## EDGAR PETTERSON

Skibsmægler, Befragter, Assurance og Spedition.

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

Repræsentant: Jørgen A. Rasmussen, København K.

Telefon: 127. Coder: The Boe Codes, Scott's, Owners' and Captains' Code.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
& The Finnish Shipbrokers Association.

## O. SWANLJUNG Etabl. 1903

Brittek, Dansk & Svensk Vice-Konsulat **BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajokki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tele-Adr. »Swanljungs», Brahestad  
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienstschlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

**KOTKA (Finland)**

Tele-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

**WASA**

Agent for Nordisk Skibsrederforening, Sveriges Segelfartygsforening, The Baltic and International Maritime Conference  
Tele-Adr. SVANLJUNG

## O/Y A. E. ERICKSON & CO, A. B.

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889  
Members of The Stevedores' Federation of Finland.

## ÅBO · FINLAND

Loading places and depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 24 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.  
Harvaluoto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . . . 16 »  
          outer road . . . . . 20 »  
Strömma inner road . . . . . 16 »  
          outer road . . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKER DEPOTER OG ENGLÆSK KULAFKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEXPORTØRER · DAMPKIBBAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON.  
LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} »Lambrose
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} »Lambrose Grimbsy

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



## Forsikrings-Aktieselskabet "SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner



SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER



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



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 23

FREDAG 3. JUNI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab. A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1806, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**STORMSKYER PAA DEN POLITISKE HIMMEL**

Vi staar i den ejendommelige Situation, at samtlige politiske Partier er blevet enige om en fælles Kronepolitik — de Her- rer er blot uenige om, hvad denne Kronepolitik er. Uenigheden er saa stor, at de gensidige Udfordringer er paa Grænsen af Verbalinjuri, saa umuligt er det ikke, at Samfundet paatvinges Valg paa et Tidspunkt, hvor Arbejdsro og Sammenhold synes af større byden- de Nødvendighed end nogensinde før. Med Hensyn til Kronen synes det ret indlysende, ikke mindst efter forhenværende Koloniminister Amery's Udtalelser, at der ikke fra dansk Side pilles ved dens Værdi, indtil Ottawa-Mødet er ovre. Først da ved vi, hvor vor øko- nomiske Fremtid ligger, om vi maa vedblive at være Medlem af den for os i Øjeblikket noget kostbare Sterling Klub, eller vi tvinges til at søge billigere Lo- gis. Det sidste Alternativ vilde, kan man vist være enige om, være en national Ulykke.

Heldigvis har man i England som i det øvrige Ud- land den Opfattelse, at Regeringen agter at holde sig saa tæt op ad Sterling som mulig, og at Nationalban- ken aktiv og effektivt er i Stand til at gennemføre denne Politik. Og det er bedst saa. I vort Hoved- marked England hæver sig stadig indflydelsesrige Ro- ster om, at vi »dumper« det engelske Marked med vore Landbrugsprodukter. Hvilket Ramaskrig vilde der ikke lyde, hvis vi satte vore Produktionsomkost- ninger yderligere ned ved at beskære Kronen. Og det vilde næppe blive ved Skriget.

**NOGET MAA DER GØRES**

En fremragende Statsmand har i disse Dage udtalt, at den Fase, hvori Verdenshandelen nu var indtraadt, var ganske ruine- rende for Handel og Skibsfart. Ikke desto min- dre ser man i samtlige Lande en ikke ringe Glæde over, at den internationale Handel mere og mere gaar over til Stenaldertidens Byttehandel, hvorved nation- ale Industrier gives en Kamferindsprøjtning, hvis Virkninger i nogen Grad minder om nyt Liv. Men og- saa kun tilsyneladende og forbigaaende. Den Ting- nes Tilstand, der opstaar, er i Virkeligheden usund. Arbejdslosheden svinder ikke, men Købeevnen svig- ler — man ser det bedst derved, at selv om Importen af en bestemt Vare reguleres eller helt standser, saa gaar Priserne ikke op, til Trods for at de nationale Virksomheder nu har Monopol paa at fremstille paa- gældende Vare. I Amerika har man forsøgt at skabe Inflation for at faa Priserne i Vejret. Masser af ny Sedler er sat i Cirkulation, eller rettere er blevet trykt af de seddeludstedende Banker, for de er ikke kommet i Cirkulation. Der er ikke Brug for dem, og Vare- priserne er ikke gaaet op, snarere ned.

Mange Skibe er blevet lagt op, men Fragtraterne har ikke rettet sig. De vil ikke rette sig, med min- dre endnu mere Tonnage lægges op eller ophugges, og Rederne enes om at holde Fragtmarkedet oppe, enten gennem Fragtnævn eller Diktatorer for de for-

skellige Markeder. Bedring opnaas ikke ved Tvangssalg af Tonnage — en Maade, som Banker Verden over synes at ynde. Tværtimod, derved forværres Situationen. Skibe tvangssælges i denne Tid for en Brøkdæl af deres Værdi, og de nye Ejere, som oftest Outsidere, kan paaføre og paafører de gamle Redere en ganske ødelæggende Konkurrence. Sir John Latta, den kendte engelske Reder, kritiserede stærkt Bankernes Optræden ved en Generalforsamling i London sidste Uge. Den bragte et nyt og farligt Moment ind til Skibsfartens mange andre Vanskeligheder.

Handelskamrene Verden over tager det saare fornuftige Standpunkt, at Afskibere og Modtagere vel er interesseret i lave Fragter, men endnu mere i ensartede Fragter. Det kan være en Købmand lige meget, om Raten er en eller to shilling dyrere pr. Ton, naar hans Konkurrenter betaler den samme. I Handelsverdenen er man helt klar over, at det ogsaa er en Ulykke for den, naar det gaar Skibsfarten galt. Og det er i den Aand, mener *Scandinavian Shipping Gazette*, at International Chamber of Commerce har taget Spørgsmaalet om Overflodstonnagen op til Behandling. I den nærmeste Fremtid agter Handelskammeret at sammenkalde en uafhængig Ekspert-Komité paa 20 Mand til Drøftelse af dette Problem og at søge at fremskaffe en Løsning deraf.

Held følge disse Anstrengelser!

#### SIKKERHED TIL SØS

Den frygtelige "George Philippar" Ulykke viser, at mange af de kostbare Sikringsforanstaltninger, som Regeringerne har paatvunget Skibsfarten, er forældede og til ingen Nytte. Radioen har i Virkeligheden fuldstændig revolutioneret Skibsfartens Faremomenter. I Løbet af ganske kort Tid vil frelsende Skibe være nær, saa det er ganske overflødig for en moderne Passagerdamper at anskaffe og slæbe omkring med det mægtige Antal Redningsbaade, som Loven paabyder. Branden ombord paa "George Philippar" viser, at antagelig ikke et eneste Menneske vilde have mistet Livet, hvis Loven havde paabudt *Røgdetektorer*. Saa var Ilden blevet opdaget

øjeblikkelig. Alt tyder paa, at Ilden har ulmet i længere Tid inden den brød ud i lys Lue, og at Paastanden om Ildspaaættelse af ond-sindede Folk er helt hen i Vejret. Men Loven er som sagt bagud. Den beskæftiger sig med de Problemer, som Udviklingen allerede har løst. Det er ganske belegnende, at Lovgivningen kræver ganske uvæsentlige Forholdsregler, men ikke *fire detectors* paa et Tidspunkt i Skibsfartsudviklingen, hvor Assurandørerne er enige om, at Brandfaren ombord er det springende Punkt, og hvor f. Eks. Board of Underwriters ikke akcepterer Bomuldslaster til laveste Præmie undtagen i Skibe med *fire detectors*.

#### SKIBSBYGGER NORGE FOR DRISTIGT?

Ifølge officielle danske Kilder var den danske Handelsflaades Nettotilgang i 1931 24 Skibe, svarende til 39,588 B.R.T. Ifølge Norsk Veritas Statistik androg Nettotilgangen 56,715 Tons. I de danske Tal er medtaget Nedgangen paa 6,175 Tons i Sejlskilstonnagen, medens de af Norsk Veritas opgivne kun andrager Dampskibs- og Motorskibstonnagen. Men alligevel er der en alvorlig Difference mellem de to Tal.

Norges Nettotilgang i Tonnage i 1931 er ifølge Norsk Veritas af kolossale Dimensioner. Intel mindre end 292,000 Tons Motorskibe og 53,000 Tons Dampskibe, saaledes at Norges Handelsflaade ved Aarsskiftet var 2,001 Skibe paa tilsammen 4,111,144 Tons, et mægtigt Vidnesbyrd om norsk Initiativ.

I engelske Finanskreise mener man iøvrigt, at Norge skibsbygger for dristigt, og at Tiderne allerede i flere Aar har manet til at *go slow*. Denne Kritik fremkommer noget sent; fra samme Hold pristenes Norge for mindre end et Aar siden for de liberale Ordre, der blev givet til norske Værfter. Men som Forholdene har udviklet sig, har Norge selvfølgelig altfor megen Tonnage. Det har forøvrigt de fleste Lande i Øjeblikket, hvad Oplægningerne Verden over udviser. men Norge har puttet næsten alle sine Æg i Skibsfartskurven, og Skibsfartskrisen rammer derfor Norge haardere end andre Lande.

## ESBJERGS HAVNEUDVIDELSE

En Del af Havnen indrammes af en Jernspunsvæg lavet af de saakaldte "Hoosch Jernplader", saaledes at denne bliver den første Havn i Danmark, der indrammes af disse moderne Jernplader.

Det er ret forbavsende at se det stormæssige Omfang, Esbjerg Havn har taget siden Kampen for godt en Snes Aar siden stod om at den første Udvidelse skulde foregaa mod Øst eller Vest. Eftertiden maa dog indrømme, at det var et Held, at Vest-Stemmerne med gamle Kommandør Bluhme i Spidsen gik af med Sejren den Gang, og det baade af rent havne-tekniske Grunde og ogsaa fordi, at der denne Vej er Plads for Udvidelser af et Omfang, som vel ingen kan tænke sig bliver Brug for, og dog man tør ikke forsværge noget, naar man hører til en af dem, som saa de første Spadeslik, der blev lagte, da Esbjerg Dokhavn blev udgravet i "Esbjerg Kløv", og siden har fulgt med i de Udvidelser, der efterhaanden er foretagne, Udvidelse, man den Gang ikke havde drømt om, ligesaa lidt som man da havde Anelse om, at mens Havnen tog Terrænet vestefter, tog Byen derimod østefter, den gamle Spaadom om, at Jerne Kirke skal komme til at ligge midt i Byen, maaske engang skal opfyldes.

For Tiden udvides den i Forvejen store Fiskerihavn med et fjerde Bassin eller ca. 30 pCt. af det Omraade, Havnen nu spænder over, en Udvidelse, som er paatrængende nødvendig paa Grund af det stadigt stigende Antal Fartøjer, baade hjemmehørende og andre Steder fra, der benytter Esbjerg Havn som Basis for Fiskeri. Ved Anlæget af delte

Basin vil man nu prøve ved Indretning af en Sluse i Molen ud mod Farvandet at kunne skaffe frisk Vand ind i Havnen til Hylltefadefiskene. — Langs det nye Bassins Nordside og langs Molen bliver der Kørebane for Vogne og Biler ad Trafikhavnen til. Den Udvidelse, der nu finder Sted, er nu saa vidt fremme, at man kan danne sig et Skøn over dens stormæssige Omfang. Arbejdet med at slaa Bolværker og bygge Moler, har Ingeniørfirmaet Fibiger & Villefrance, idet dog Havnen tillægger alle Materialer, der skal bruges. Firmaet skal kun sørge for Maskiner og Redskaber, men det er forresten ogsaa en god Del, og saa skal der tillige ogsaa indrettes et Slæbested. — Disse Arbejder, der beløber sig til et Par Millioner Kroner, er naturligvis projekteret og udarbejdet i alle Enkeltigheder af Havneingeniørkontoret i Esbjerg. Dag efter Dag hamrer Damphammeren løs paa "Hoosch's Jernplader, hvormed en Del af Havnen indrammes. Danmarks første Jernspunsvægs Havn bygges saaledes nu i Esbjerg. Disse lange Jernplader, hvis Profil er udvalst paa en særlig patenteret Maade, der gør, at Pladerne griber ind i hinanden og laases saa tæt sammen, at de er fuldstændig vandtætte. "Hoosch-Jernplader" har ikke tidligere været anvendt herhjemme, derimod enkelte Steder i Udlandet. — Trafiken og Fiskeriet øges for hvert Aar, saa Esbjerg Havn nu er en af Danmarks største Udførselshavne og Esbjerg er Danmarks største Eksportby for Landbrugsprodukter, en Eksport vi nødig maatte slippe; men denne Eksport støttes betydelig derved, at D.F.D.S. sætter hurtige og passende Skibe ind i Rutearten efterhaanden som Udvidelsen af Esbjerg Havn og Tidsforholdene kræver.

Esbjerg er Danmarks yngste Købstad, Byen og dens Havn har ved sin hurtige Vækst noget af Eventyrets Glans over sig, og er som Viggo Stuckenbergs skriver: "bygget paa en Brink ved Havet, solbeskinnet, uvejrs-gnavet, Sus og Suk dig stadig gæster, Danmarks Port mod Vester."

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 31. Maj 1932.

I Midten af April Maaned beskæftigede vi os i disse Spalter med Tonnage-Oplægningen og forsøgte at give en populær Illustration af samme. Da Tonnage-Oplægningen i det mellemliggende Tidsrum er undergaaet en Forandring til det bedre, kan der være Anledning til idag igen at beskæftige sig med dette Spørgsmaal. Medens Oplægningen af Skibe under Dansk Dampskibsrederiforening paa det førnævnte Tidspunkt androg godt og vel 400,000 Tons d.w., var det tilsvarende Tal i sidste Uge 340,000 Tons. Rent bortset fra, at samtidig er Oplægningen af Skibe, tilhørende Rederier udenfor Rederiforeningen forøget, betyder den nævnte Nedgang desværre ikke en tilsvarende Bedring af Fragtmarkedet, med mindre der ses kun paa Beskæftigelsesgraden, og at denne stadig er yderst ringe, viser Omfanget af den øjeblikkelige Oplægning — nu da den egentlige »Højsæson« allerede skulde have været paabegyndt — med sørgelig Tydelighed.

*Fragtterne er saa misérable som ingensinde og dette gælder alle Farter Kloden over. Det kan derfor kun glæde os, at Ophugningsproblemet, som vi paa denne Plads i aarevis jævntligt har slaaet til Lyd for, vinder stadig større Interesse, men desværre har Forholdenes Udvikling medført, at de fleste, der for Tiden sælger Tonnage til Ophugning, gør en Dyd af Nødvendigheden, thi ogsaa Ophugningspriserne er nu lavere end nogensinde.*

Til Belysning heraf, men iøvrigt dog nok saa meget Skibsfartens Kaar for Tiden, anfører vi, at den engelske Enkeldækker »Cookham«, 6,200 Tons d.w., 3,583 Brutto Register Tons, bygget i 1906, fornylig blev solgt til Ophugning for en Pris af £2,350 med *Leveering i Bilbao*. Endnu saa sent som i November 1925 handlede »Cookham« til en Pris af £23,000 og for Fuldstændighedens Skyld kan vi tilføje, at Baaden i December 1917 ved Salg indbragte £78,000, medens den i 1919 med kort Tids Mellemløb skiftede Ejer til først £115,000, dernæst £135,000. “Sic transit.”

## TRÆLASTMARKEDET

*Den væsentligste Del af den fra Oplægning udtagne Tonnage er sat ind paa dette Marked, fortrinnsvis Leningrad og Hvidehavet. Det vil desværre næppe forundre mange — mindst de paagældende Redere selv — dersom en Del af de nævnte Baade bliver bundet fast igen efter Udførelsen af en Rejse eller to, thi de Rater, der betales for Tiden, yder ingen Margin for Tab som Følge af uforudseelige Hændelser saasom langsom Lastning og/eller Losning, daarligt Indtagende, Forsinkelse i Søen o. s. v.*

Af Ugens Afslutninger kan nævnes:

1,200 Stds. DBB Wiborg og Walkom/Cardiff, 36/-, prompt; 1,200 Stds. DBB Ryovaliniemi/London, 29/-, 200 Stds. Lastning, 420 Stds. DBB Trangsund/Poole, 36/6d.; 420 Stds. DBB Sundsvall/Sulton Bridge n.a.a., 40/-; 1,050 Favne Props Uleåborg/Cardiff, 35/-, 200/200, prompt, 2,100 Tons Vaadmasse, Ørnskoldsvik/River Thames, 10/6d., spotprompt.

*Leningrad:* Det synes som om en fastere Tone gør sig gældende, hvad kun er rimeligt, naar de daarlige Certeparti-Betingelser lages i Betragtning. Hertil kommer, at der siges allerede at være Tilløb til »congestion«, den ofte tilbagevendende Foreteelse paa denne overtrafikerede Havn. Vi frygter for, at mange Redere vil høste sørgelige Erfaringer som Følge af, at de er indgaaet paa den meningsløse Bestemmelse i dette Aars Certepartier, at Lastetiden først tæller 24 Timer »after arrival in loading berth«.

KUL, KOKS etc.

Dette Marked er lige elendigt, saavel hvad angaar Tillørsel af Ordre som Fragttrater. Selv lettiske Redere bekender nu det haab- og meningsløse i at seje for Rater, der giver større Tab end Ballastsejlad. En lettisk Reder modtog fornylig Afregning for en Rejse til Danmark med Kul. Saldoen i Skibets Favor var £5:0:0 (*fem Pund*). Omend der velsagens var taget Fragtforskud paa Lasteplassen, saa har dette næppe dækket mere end Skibets derværende Udgifter, men hvorom all er, saa har vedkommende Reder siden da med Tak afslaaet Tilbud paa lignende Beskæftigelse og søgt andre Græsgange.

## MIDDELHAVET

*Udgaende:* Saavel for Ordre fra England, Rotterdam som Danzig/Gdynia var og er Tonen fast, men dette skyldes desværre udelukkende Redernes Tilbageholdenhed som Følge af det hjemgaaende Markeds fortsatte Haabløshed.

*Hjemgaaende:* Som allerede nævnt, er det hjemgaaende Marked vedblivende elendigt, saavel selve Middelhavet som Donau og Sortehavet. Efter maanedlang Pause tog det russiske Marked sig sammen til Afslutning af en enkelt 5,000 Tonner til de obligate 10/6d. Basis U.K. Cont. *Donau* var ganske uden Aktivitet, medens der sluttedes en Del Baade fra *Nordafrika* og *Spanien* for Fosfat og Eris til Minimalrater som:

24 Francs Sfax/Nantes 3,500 Tons; 4/9d. Bona/Rotterdam 6,500 Tons; 6/1½d. Bougie/Grangemouth 3,900 Tons; 5/7½d. Beni Saf/Ardrossan 4,000 Tons; 7/6d. Huelva/Aberdeen 2,900 Tons; 5/3d. Huelva/Rotterdam 6,000 Tons.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Graat i graat hvorhen man end vender sig. Beskæftigelsesmulighederne er minimale og Betalingen endnu mindre, saasom: *Montreal:* Antwerpen/Rotterdam 7½ cents, Havre-Hamburg Range 8½ cents per 100 lbs., London 2/- per quarter, Gibraltar-Bordeaux Range 11 cents per 100 lbs. (Notering). *Gulfen:* Hamburg eller Bremen 10 cents per 100 lbs., Grækenland 3/3d. per quarter, 13 cents per 100 lbs. *Cuba* og *San Domingo* lik vedblivende Tonnage til U.K. Cont. til 14/-, henholdsvis 13/-.

## SYDAMERIKA

Sidst omtalte Aktivitet fortsattes nogle Dage, men uden at bringe mindste Forbedring af Betalingen og

## DET GAAR FREMAD —

*Den 30. Maj havde Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer 93 Skibe paa 323,477 Tons Dødvægt oplagt, altsaa 8 Skibe paa 15,748 Tons mindre end Ugen forud. Det er Trælastskibe, der er gaaet til Østersøen.*

*Det gaar altsaa fremad. Men sørgeligt er det, at danske Skibe skal ligge døde hen i Aarets bedste Maaneder.*

den senere paafulgte aftagende Efterspørgsel har forårsaget Reduktion af de i Forvejen miserable Rater, bl. a.: 6,500 Tons Antwerpen-Rotterdam 14/- prompt. 7,000 Tons Bergen-Stockholm Range 17/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 7,500 Tons Aalborg-Nørre Sundby 16/6d., alle n.a. San Lorenzo. Det kan derfor ikke forundre, at Oplægningen af den større Tonnage fortsættes.

### ØSTEN

**Australien:** Sidst omtalte Svækkelse af dette Marked fortsattes, idet der bl. a. sluttedes: 7,000 Tonner Vestlandet/U.K. Cont. 22/6d. (sidst 23/6d.) og Sydlandet 7,500 Tonner 23/6d. (sidst 9,000 Tonner samme Rate). Fra *Vladivostok* sluttedes bl. a. 8,000 Tonner til Trieste og Hamborg til 26/-, men ogsaa dette saavel som de øvrige Østens Markeder er knap Omtale værd for Tiden.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graudybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærsklen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjet fulde Netto-Drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Løstning: Losning og Løstning 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 Hyttefade. Tu mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Partøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

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

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Vilhelm Tryde's Turist-Album

for København og Omegn er udkommet i revideret og stærkt forøget Skikkelse.

Dets Hensigt er at give Turister og iøvrigt alle, der holder af København og ønsker en Erindring herfra, et fyldigt og godt Indtryk af vor smukke By. Albumets Pris er kun 2 Kr.

### Danish Maritime Service

hedder en ny Virksomhed, som Poul Bøgvad, velkendt i Skibsfartskredse, i disse Dage har startet. Hr. Bøgvad specialiserer i »Foreign Bunkering«, »Towage«, »Stevedoring« og Skibsproviantering.

### FAABORG

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

### FREDERIKSHAVN

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

### HELSINGØR

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

### NYBORG

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

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sellskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sellskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T. til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Løstningsomkostn. 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.

## KØBENHAVNS NYE HAVNEDIREKTØR

Som ventet blev det altsaa Direktøren for Vestindisk Kompagni, Danmarks Generalkonsul i St. Thomas F. V. Laub, som Havnebestyrelsen foreslog til Kaptajn Borg's Afloser, og som omgaaende blev udnævnt til Direktør for Københavns Havn af Minister Friis-Skotte.

Det er at haabe, at dette Valg vil blive til Lykke for vor Havn. Alt tyder paa, at Generalkonsul Laub er den rette. Han har set sig om i Verden, har ikke siddet for længe i en Stilling, og hans Uddannelse er den bedst mulige. Direktør Laub's militære Karriere som Søofficer og som Flyver og som Leder af vort Flyvervæsen var hurtig og enestaaende, det bedste Vidnesbyrd om, at han er en Mand af Mod og Initiativ og Evne til at lede, Egenskaber, som er af uvurderlig Nytte i hans nye Stilling. Den nye Havnedirektør kender ogsaa Søen fra andre Vinkler end Krigsskibets Kommandobro. Han var Ejnar Mikkelsen en uvurderlig Næstkommanderende paa den farefulde Øst-Grønland Ekspedition 1909/10, og som Leder af det Vestindiske Kompagni fik han ogsaa rig Lejlighed til at prøve sine Kræfter paa Kompagniets betydelige Havneanlæg i en saare vanskelig Periode.

Havnedirektør Laub's Erfaringer fra Vestindien har sikkert lært ham, at en moderne Havneleders første Opgave er at skaffe Havnen nye Opgaver, om man vil nye »Kunder«. De kommer ikke af sig selv i vore Dage, hvor Konkurrencen med nye og gamle Havne



Generalkonsul  
F. V. LAUB.

er saa pibende haard. Det er ikke engang nok at fortsætte med at holde København som Nordens billigste Havn. Man maa ogsaa lade Verden vide det. Og her er Kaptajn Laub sikkert Manden.

F. E. Egge.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG  
APRIL 1932

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i April været ca. 74,000 Tons (Register) mindre end i Maanedens forud. Sammenlignet med samme Maaned i Fjor er der ankommet 1,023,000 Tons mindre. Forskellen i Tusinde Registertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for April sammenlignet med:

	Marts 1932	April 1931
Nieuwe Waterweg .....	÷ 13	÷ 489
Rotterdam .....	÷ 5	÷ 368
Antwerpen .....	+ 11	÷ 266
Hamburg .....	÷ 72	÷ 268

Ogsaa i April er Trafikken paa de mindre Havne ved Nieuwe Waterweg gaaet tilbage i stærkere Grad end Trafikken paa Rotterdam; Nettoindholdet af til Rotterdam ankomne Søskibe er som Følge deraf steget yderligere til 82.1 pCt. af hele Trafikken paa N. W., imod 81.7 pCt. i forrige Maaned og 80.4 pCt. i April 1931.

Derimod er Forholdet mellem Rotterdam og Antwerpen alter forandret noget til Ugunst for Rotterdam; for April er Forholdet 46.97 til 53.03 Maanedens forud som 47.25 til 52.75 og i April 1931 som 49.16 til 50.84.

Nieuwe Waterwegs og Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa de tre Storhavne er dog, paa Grund af den store Nedgang i Hamburg, steget noget. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel som følger:

	April 1932	Marts 1932	April 1931
Nieuwe Waterweg .....	34.09	33.81	36.74
Rotterdam .....	(27.96)	(27.61)	(29.52)
Antwerpen .....	31.61	30.82	30.53
Hamburg .....	34.50	35.37	32.73

Tilførslen af Stenkul fra England har vel været noget større end i den foregaaende Maaned, Marts, men staaer dog med ca. 65,000 Tons langt tilbage for forrige Aars April Maaned.

Ogsaa Erstilførslen har alter været nogle Tusinde Tons større end i Marts, nemlig 154,000 (forrige Aar 349,000 Tons).

Af Kornlast i Skib har Tilførslen været næsten 10 pCt. større end i forrige Maaned og forrige Aar, nemlig 303,000 (276,000) Tons.

Tankskibe har lossat 41,000 (68,000) Tons Jordolie og i Skibstanke er ankommet 13,000 (3,000) Tons Spisecolier.

Antallet af Skibe og Tonnagemængde — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i April Maaned 1932, samt Antallet af udgaaende Skibe i samme Maaned.

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Dampskibe)	Netto-Tons	med Ladr.	i Ballast
U.S.A. ....	12	41,798	13	
Belgien .....	1	195		2
Danzig .....	3	18,713	2	1
Danmark .....	12	24,966	5	7
Tyskland .....	186	232,930	168	23
Esland .....			1	
Finland .....	6	9,460	7	1
Frankrig .....	51	58,953	46	2
Grækenland .....	14	38,434	3	9
Storbritannien .....	171	272,237	134	30
Honduras .....	1	3,270	1	
Italien .....	14	38,315	9	5
Ungarn .....	1	2,345		
Japan .....	6	29,910	4	1
Jamaica .....			1	
Yugoslavien .....	3	8,781		2
Lettland .....	3	4,045	2	1
Nederland .....	219	299,276	169	30
Norge .....	26	36,631	20	7
Polen .....	4	2,201	5	
Portugal .....	2	4,075	2	1
Rumænien .....	1	2,288	1	
Rusland .....	9	14,031	7	
Spanien .....	4	9,880	3	
Sverige .....	14	53,085	37	6
Total .....	793	1,205,775	640	128

Ialt udgaaet i April: 768 Skibe.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FREDERIKSHAVN

**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
FREDERIKSHAVNTelegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

**Rasmus Christensen**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SHIPBROKER - SCHIFFSMÄKLER  
**AARHUS**

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

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. - 6 - 16 - 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

KØBENHAVN

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

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

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusons«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH



## LILLEBÆLTSBROEN

Siden Cæsar for Aarhundreder siden slog sin berømte Træbro over Rhinen, har vistnok ikke noget Brobygningsarbejde i den Grad lagt Beslag paa Søfartens Opmærksomhed som den Beton- og Jernbro, det danske Ingeniørfirma Monberg & Thorsen nu er i Gang med at bygge over Lillebælt. For Cæsars Ingeniører var det den betydelige Spændvidde, der voldte Vanskeligheder; ogsaa de danske Ingeniører har Vanskeligheder at overvinde, men dem volder det ikke Bekymringer med Hensyn til Spændvidden, det er selve det urolige og kradse Lillebælt med dets store Dybder og rivende Strom, de her maa tage Livtag med, medens Romerne kun stod overfor en lavvandet og luddoven Flod. Fra Cæsars Bro og til Lillebæltbroen er det ikke lykkedes nogen Brobygger at faa en Strømpille til at staa fast paa en nogenlunde antagelig Dyhde. De større Broer, der hidtil er bygget Verden over, fører alle over Vandløb med ringe Dybder. Firmaet Monberg & Thorsen har imidlertid selv opfundet Sænkekassemetoden, der gør det muligt at forvandle den smilende Humleø Fyn til en landfast Del af Hovedlandet Jylland. Broen vil ikke kunne genere Sejladsen, da den faar en god Højde og Bredde med en særegen Konstruktion. Siden Cæsars Bro og til nu vil Lillebæltbroen blive blandt de største i Verden. Som man vil forstaa er Lillebæltbroen blandt de virkelig store, og dette faar man bedst Indtryk af ved at sammenligne Vægten med f. Eks. Brooklyn-Broen, der regnes for et af Verdens Underværker.

Alene Staalkonstruktionen til Lillebæltbroen faar en Vægt anslaaet til 16,000 Tons, medens hele Brooklynbroen kun vejer 7,000 Tons. Det skal dog her i denne Forbindelse nævnes, at man i Amerika har paabegyndt Bygningen af en Bro fra New York til New Jersey, der bliver Verdens største; den Del af denne Bro, som hænger frit i

Luften, baaret af Kabler, faar en Længde af henved 1000 m og hviler paa 2 høje Taarne.

Allerede i Fjor Sommer skete den historiske Begivenhed ved Lillebælt: den første Sænkekasses Stabelfløbning, og denne Stabelfløbning havde Karakter af et Eksperiment, idet noget lignende aldrig før er foretaget herhjemme; men da denne Sænkekasse tillige er Verdens største, omfattedes Stabelfløbningen med stor Interesse af hele Landet og af Fagfolk over hele Europa, af hvilken Grund Begivenheden overværedes af en tusindtallig Tilskuerskare.

Lillebæltbroens samlede Længde bliver 1,175 m, deraf 823 m over selve Vandet. Resten af Broens Længde, Brostræbningerne paa Land, de saakaldte Tilslutningsbrofag, fordeler sig med 140 m paa Fynssiden og 210 paa Jyllandssiden.

Brofagene paa Land udføres som mægtige Betonbuer, hvis Spændvidde er 40 m og Pillehøjden 25 m. Den egentlige Broelinies Retning er SSV.—NNØ. fra Fyn til Jylland. Dersom alt Materialet til Broen skulde transporteres dertil i Jernbanevogne, vilde der blive 1000 Vognladninger Staal, 2,000 Vognladninger Cement, 6,000 Vognladninger Sand og 10,000 Vognladninger Sten.

Lillebæltbroen skal bygges som en Cantileverbro, og den skal udføres af et Slags Specialstaal, der kan holdes fri for Rust. »Den Linje, som Jernbaneforbindelsen fik i 1866 med en 3 Kilometers Overfart Strib—Fredericia, var en unaturlig og teknisk set umulig Linje, skrives der, og det var ogsaa projekteret, at Baneforbindelsen skulde gaa over Middelfart og Snoghøj med Dampskibs-overfart mellem de to Steder, men Minister Orla Lehmann fik af militære Grunde Forbindelsen lagt over Strib—Fredericia; først nu, naar Lillebæltbroen er færdig, henved 70 Aar efter, føres Banelinjen tilbage til det oprindelige naturlige Leje.

Tanken om en Bro over Lillebælt er ingenlunde ny. Vort Lands Form og det store Antal Øer skaber store Vanskeligheder for Jernbanetrafikken, der generes i betydelig Grad af mange Overfarter, skønt Overfarten jo almindeligvis sker ved hurtige og comfortable Baade; men nu er en Lillebæltbro jo vedtaget af vor Regering og Rigsdag, og mange Rejsende og ikke mindst Motorfolkene ser med Glæde hen til den Dag, da Lillebæltbroen spænder fra Kyst til Kyst.

Observator.

## PERSONALIA

## Sølvbryllup

fejredes 29. Maj af Maskinmester Valdemar Jensen og Hustru, Birkedalsallé, Esbjerg, ved en Festslighed i Hjemmet. Maskinmester Jensen har i en Aarrække sejlet som Mester i D.F.D.S. og er nu om Bord i S/S »Vidar« paa Esbjerg-Englands-Ruten.

## 70 Aar

Den tidligere Fører af Skoleskibet »Viking«, Kaptajn C. M. Poulsen, der nu er bosiddende i Ribe, fyldte i Søndags 70 Aar.

Kaptajn Poulsen er kendt fra sine Togter med Skoleskibet før Krigen. Senere førte han den 4-mst. Bark »Sokoto«, med hvilken han blev torpederet nord for Skotland. Derefter var han Fører af Damperne »Sydhavet« og »Kongstrup«, indtil han i 1924 trak sig tilbage fra Søen.

## 60 Aar

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn L. P. Lydersen fyldte i Mandags 60 Aar.

Kaptajn Lydersen er Fører af Damperen »Island« i Selskabets Islandsfart og har i mange Aar været Fører i denne vanskelige Fart, hvor han er meget afholdt af de talrige Passagerer, som mellem Aar og Dag gør Rejsen med ham mellem Island og Danmark. Kaptajn Lydersen er for sine Fortjenester som Fører i den islandske Fart dekoreret med Ridderkorset af den islandske Falk.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:

"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

## POSITIONSLISTE

PR. 31. MAJ 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. London 30.5.  
s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Torrevieja 25.5. til Stornoway.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Tsingtao 28.5. til Hongkong.  
s.s. *Alabama*, Karlensen, afg. forv. Kbhvn. 30.5. til Aalborg og Anbenraa.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. forv. Tunis 30.5. til Genua.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 22.5.  
s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Savannah 26.5.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Canal 28.5. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Azores 22.5. p. R. t. Panama Canal.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 29.5. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. forv. Buenos Aires 30.5. til København m. Ø.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Dunkirk 28.5.  
s.s. *Askø*, Larsen, ank. West Hartlepool 30.5.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 26.5.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. 5. 1932

LONDON	18,29	MADRID	41,00
NEW YORK	4,97	AMSTERDAM	202,25
BERLIN	117,60	STOCKHOLM	94,30
PARIS	19,75	OSLO	91,65
ANTWERPEN	69,45	HELSINGFORS	8,55
ZÜRICH	97,60	PRAG	14,85
ROM	25,65		

m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, pass. Adén 19.5. p. R. i. Singapore.  
m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

**B**

s.s. *Beira*, Kjer, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 30.-31.5. til Aalborg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, i Dok.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidl, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, afg. Antwerpen 27.5. til Piræus.  
s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Las Palmas 15.5.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Borgå 31.5.  
m.s. *Boringia*, Vøring, ank. Bangkok 27.5.  
s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Thorshavn 30.5. til Reykjavik.  
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Sulina Roads 25.5.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Aarhus 29.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Puerta Gaboto 29.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 31.5.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Oporto 25.5. til Kbhvn.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. St. Johns Nfl. 16.5.

**C**

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, i Dok.  
s.s. *Charcom*, Holst, ank. Antwerpen 28.5.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Cape Good Hope 23.5. p. R. i. Fremantle.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Cape Race 28.5. p. R. i. Nyborg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Emden 27.5.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Valencia 25.5.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Windau 29.5.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape of Good Hope 15.5.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Cadiz 16.5. til Gaspe.

**D**

s.s. *Dagmar*, Rosenhoj, ank. Kbhvn. 28.5.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. London 28.5.  
s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, ank. Southampton 27.5.

m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Gibraltar 31.5. p. R. i. Algier.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 27.5. p. R. i. Baytown.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 19.5. til St. Thomas.  
s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 26.5.  
s.s. *Douro*, Holm, ank. Kbhvn. 29.5.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 28.5. via Thorshavn til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo-Ruten.

**E**

s.s. *Ebro*, Ankerso, afg. Grimsby 30.-31.5. til Esbjerg.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. forv. Cabilia 30.5. til Messina.  
s.s. *Elie*, Clausen, afg. Samsun 29.5. til Istanbul.  
s.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Leningrad 16.5.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, Trafalgar 30.5. p. R. i. Marseilles.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 15.5.

**F**

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nyköbing F. Ruten.  
s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Nyborg-Nyköbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Perim 26.5. p. R. i. Colombo.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Buenos Aires 11.5. til Kbhvn. m. fl.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Saffi 27.5.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 27.5.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 28.5.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Rotterdam 29.5.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frøde*, Pedersen, afg. Houston 25.5. til Savannah.  
m.s. *Fredericia*, Røholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

**G**

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.5.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Raumo 28.5. til Sorel.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

RANDERS

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## RANDERS

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

ODENSE

## CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

## ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler

## RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SVENDBORG

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

## ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151-955  
PRIVAT: 1551

SØNDERBORG

## FRIIS &amp; FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

## ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SØNDERBORG

TELEFONER: 269 - 469

TELEGR.-ADR.: »CODAN«

s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Kbhvn. 28.5. p. R. t. Leningrad.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Swansea 12.5. til St. Lawrence.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Memel 28.5.  
 m.s. *Guldborg*, pass. Christobal 22.5.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Brygge forv. 2.6. afg. Havre 28.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Halldan*, Ørbeck, afg. Havre 28.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Kbhvn. 29.5.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 22.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. forv. Garston 30.5. til Warrington m. fl.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.5.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Neapel 18.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Cardiff 25.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Montreal 24.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 30.5.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 30.5.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Nakskov 28.5.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Brinck, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Riga 29.5.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Frederikshavn 30.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Korsør 29.5. til Wiborg.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. forv. Swansea 31.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiusko*, Barkowski, ank. New York 22.5.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. London 30.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 20.5.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Leningrad 29.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 18.5. til Kbhvn. m. fl.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Ankersen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 29.5.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, ank. Galveston 29.5.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Singapore 16.5. til Suez.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 28.5. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Kbhvn. 30.5. til Leningrad.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Garston 25.5. til Korsør.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Teneriffe 21.5. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Colombo 28.5. til Adén.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, ank. Antwerpen 29.5.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Spalmann, ank. Kolding 30.5.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Helsingør 15.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, ank. Kbhvn. 30.5.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Antwerpen 25.5.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Cardiff 26.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Dover 28.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 21.5. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Vancouver 27.5.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leith 27.5.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 31.5.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 28.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Rotterdam 28.5.  
 s.s. *Pulaski*, Stankiewicz, ank. Gdynia 25.5.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Leningrad 17.5.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 28.5. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. forv. 3.6.  
 s.s. *Seine*, Bellec, i Dok.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Devonpart 28.5. til Tyne.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Gøteborg 30.5. til Oslo.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, i Dok.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Sines 28.5.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, i Dok.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Hull 25.5.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, afg. forv. Vaag 30.5. via Leith til Kbhvn.  
 s.s. *Stesvig*, Hansen, afg. Leningrad 27.5.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Nantes 30.5. til St. Malo.  
 s.s. *Stadio II*, ank. Stettin 28.5.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bordeaux 21.5.  
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Kap det gode Haab 20.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Immingham 28.5.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 23.5. til Kbhvn. og Randers.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolaisen, afg. Kbhvn. 23.5. til Manchester m. fl.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. forv. Kbhvn. 30.5. til Odense og Nakskov.  
 s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 25.5.  
 s.s. *Thyra*, Tans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 28.5.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Esbjerg 31.5. til Grimsby.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Taku Bar 31.5.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Laurium 23.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, ank. Casablanca 28.5.  
 s.s. *Tyr*, afg. Esbjerg 31.5. til London.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 28.5. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Gaspe Bay 21.5.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Stege 1.6.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 25.5.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. forv. Amsterdam 6.6.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. forv. Santos 30.5. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 30.5. til Danzig.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 30. MAJ 1932

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Umå 18.5.  
 3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. West Hartlepool 22.5.  
 4/m. Sk. *Helga*, Petersen, pass. Kbhvn. 27.5.

3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Plymouth 24.5.  
 3/m. Sk. *Norden*, Friis, afg. Marstal 26.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



## SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

AF NYBYGNINGER

**KØBENHAVN K.**  
Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

# THEODOR ZEISE

ALTONA — ELBE

FABRIKANT AF

SKIBSSKRUER AF STØBEJERN, STAAL OG BRONCE

Repræsentant for Danmark: KAY DYHR, KØBENHAVN



Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STÜBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# PAULSEN & IVERS

K I E L  
K A N A L

SKIBSMÆGLERE  
HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL  
BUNKERKUL, BUNKEROLIE

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

# ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAEGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} »Lambrose
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

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

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

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

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
 Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
 gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
 Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Filtaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
 Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
 Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**CADENIUS & GRAHN <sup>A/B</sup>**

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr.: »Cadenius Kotka«

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic &amp; International Maritime Conference og Nordisk Skibarederforening

**KOTKA (Finland)**

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

**O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.**

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
 Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

**WAHLROOS & CO., O.Y.**

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 og The Finnish Shipbrokers Association.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:

"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN****EDGAR PETTERSON**

Skibsmægler, Befragter, Assurance og Spedition.

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

Repræsentant: Jørgen A. Rasmussen, København K.

Telefon: 127.

Telegram Adr.: "Pettersone".

Coder: The Bøe Codes, Scott's.

Owners' and Captains' Code.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 & The Finnish Shipbrokers Association.

**J. W. PAULIN**  
 STEVEDORE  
 REDERI  
 BEFRAGTNING  
 WIBORG - FINLAND  
 TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 24

FREDAG 10. JUNI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### ENGLAND OG DANMARK

Man har hebrejdet Statsminister Stauning, at han over for den udenlandske Presses herværende Repræsentanter har understreget, at Regeringen saa vidt muligt agtede at holde Kronen i Nærheden af Sterling, og at Nationalbanken havde givet Tilsagn om at støtte denne Politik og havde Midlerne i Hænde til at gøre det. Man forstaaer ikke denne Kritik, der forøvrigt fremsættes af de samme Folk, som for nogle Maaneder siden kæmpede under Devisen, at Kronen maatte nedskæres for at følge Sterling. Nu de har faaet deres Vilje, vil de have den ned paa det samme Niveau som de norske og svenske Kroner. Det manglede bare. Vor Plads er i Sterling-Huset, saa længe vi har Raad til at bo der. Og lad os gøre os det ganske klart, at den Dag vi forlader det Hus, mister vi vort engelske Marked.

Det skal gerne indrømmes, at det er kostbart Logi, vi har der i Øjeblikket. Det koster os mindst en halv Million Kroner om Dagen i Tab paa de billige Fødevarer, som vi leverer England. Hvis England selv skulde producere disse Fødevarer, vilde Prisen blive en ganske anden, saa England har Grund til at være glad over at faa disse fortrinlige Fødevarer til saa billig Køb. Det vilde England ogsaa under normale Forhold, naar den engelske Befolkning er beskæftiget med at frembringe Industrivarer. Men med en voksende Arbejdsløshed — den vokser hurtigt under Toldbeskyttelsen — er det vel kun naturligt, at store og indflydelsesrige Kredse i England tænker paa at skabe en engelsk Landbrugsindustri, der kan give Arbejde til Tusinder. Det er jo det samme Ræsonnement, der bruges i andre Lande.

Og England er i det hele taget kommen svært ind paa at handle ud fra samme Motiver som andre europæiske Lande. Der er i saa Henseende ikke mere nogen *splendid isolation* paa den anden Side Nordsoen. Selv indenfor store Dele af Skibsfarten. England er endda gaaet et Skridt videre end andre Nationer i nationalistisk Skibsfartspropaganda. P. & O. Liniens nye Bestyrelsesformand, Mr. Shaw, afdøde Lord Inchcape Svigersøn, har med stor Styrke fremsat Kravet om at *travel British*, et Krav, der har givet Genlyd ikke alene i den engelske Presse, men hele Verden over. Mr. Edmund Watts, Lederen af Britain Steamship Company, har stillet Krav om »Beskyttelse« af den engelske Skibsfartsindustri — »Beskyttelse« er i hans Mund et Synonym for »Monopol« paa Transporten af Varer til og fra England, altsaa ganske det samme som Italien med Held har faaet trumfet igennem for den italienske Skibsfart med Hensyn til Kulladninger fra England til Italien.

Meget tyder paa, at Chamber of Shipping of the United Kingdom agter at gøre sig til Talsmand for en lignende »Beskyttelses« Politik. I Lørdags udsendte den indflydelsesrige Organisation følgende kryptiske Meddelelse til den engelske Presse:

»Skibsfartens Fremtid afhænger af Verdenshandlens Genoprettelse, som alene kan skaffe Ladninger

til at fylde vore Skibe, baade ud og hjem. Den vitale Nødvendighed af at genoprette den oversøiske Handel og Midlerne til at opnaa denne Genoprettelse maa derfor først og fremmest komme i Betragtning under Overvejelserne af en Skibsfarts-Politik. Samtidig trues Britisk Skibsfart af en usynlig Import-Dumping fra Udlandets Skibsfart, der arbejder med Statsstøtte i forskellig Form, enten som direkte Statstilskud, Statslaan, og andre Faciliteter, eller med Postgodtgørelser, hvis Højde ikke svarer til de ydede Tjenester. Den Situation, der er skabt af en saadan uøkonomisk Konkurrence, maner unægtelig til nøje Overvejelser.

»En Undersøgelse af disse Forhold blev nylig autoriseret af Kammerets Raad, og den foregaar med ønskelig Fart. I Mellemtiden er det ikke muligt at fremkomme med en mere udtømmende Udtalelse end denne, men en saadan vil fremkomme saa hurtigt som paa nogen Maade muligt.«

Dette tyder paa, at den engelske Skibsfarts mægtige Sammenslutning vil kræve en eller anden Form for »Beskyttelse« mod Udlandets unfair Konkurrence. Det vilde selvfølgelig være uretfærdigt, hvis en saadan ramte Danmarks Skibsfart, der som bekendt ikke modtager Statshjælp af nogen Art. Men naar »Beskyttelses«-Dæmonen farer i Folk, gaar det desværre ofte ud over de uskyldige.

„CONFERENCE“  
MØDE I  
BREMEN

Det var heldigvis en anden Aand, der raadede under det af Baltic and International Maritime Conference's Eksekutiv-Komité i Bremen arrangerede Møde. Dette fandt Sted i Mandags ombord paa Norddeutscher Lloyd's pragtfulde Amerikabaad »Evropa« under Ledelse af selveste Præsidenten, Mr. W. A. Souther fra Newcastle. Følgende Herrer deltog i Mødet: T. C. Christensen (Komiteens Formand), Konsul Chr. Andresen, Willie C. K. Hansen, R. A. Robbert, O. J. Eskildsen, Andreas Møller, Generalkonsul Gustaf E. Sandström, Otto Hillerström, Joh. Gorthon, An. Schmith, Kristoffer Olsen, Klaus Wiese Handen, Erling H. Samuelsen, Oberst Ralph H. Salvesen, Z. W. Dekkers, jr., W. Bøge, R. Adler, samt »Conferencen«s Forretningsfører, Direktør Martin Larsen og Kontorchef Rosenkrantz.

De Herrer havde en mægtig Agenda at skulle igennem. Man begyndte tidlig og sluttede først ved 6-Tiden om Aftenen. Det springende Punkt paa Dagsordenen blev naturligvis Spørgsmaalet om Tonnage-Regulering, og man samlede sig hovedsagelig om det tyske Forslag, som bl. a. Konsul Arthur Kunstmann i Scandinavian Shipping Gazette's sidste Baltic Numer gjorde sig til Talsmand for: systematisk Ophugning med Statstilskud. Som Mr. Souther udtalte paa Mødet: »Ethvert gammelt Skib, der forsvinder, letter Fragtmarkedet«. De tyske Delegerede gjorde Rede for de tyske Rederes Stilling, og at Brüning Regeringen havde lovet at stille 23 Millioner Mark til Raadighed. Det var selvfølgelig ikke givet, at den nye tyske Regering under helt nye Forhold vilde staa ved dette Tilbud, men Tyskerne var forhaabningsfulde. Komitéen endes om at afvente den tyske Regerings Beslutning, og hvis denne var en Bekræftelse af dens Forgængers, vilde man henstille til »Conferencen«s Bestyrelse at tage Sagen op med de forskellige Regeringer om Ophugning med Statsstøtte over hele Verden. De fleste Regeringer er jo ret lydhøre for saadanne Forslag — Tilskudene bliver ikke væsentlig større, i mange Tilfælde mindre end Arbejdsløsheds-Understøttelsen til de paagældende Arbejdere, der ved Ophugningen faar Beskæftigelse. Det var ikke Mening at kombinere en saadan Ophugningsplan med Bestemmelser om Nybygning af Skibe. Men de færreste Regeringer vil antagelig gaa med, med mindre der stipuleres, at en vis

Procent af den ophuggede Tonnage remplaceres med Nybygninger. Man maa jo ogsaa finde noget at bruge alt det scrap til.

Ved et saadant Møde maa Soviets Befragtnings-Politik naturligvis ogsaa oplage Sindene. Ganske vist er det i Aar lykkedes for Konferencen at træffe saadanne Modforholdsregler, at Russernes nye Certeparli ikke blev trumfet igennem. Men det er jo indlysende, at Russerne næste Aar vil prøve nye Metoder og søge at faa deres Varer transporteret til Rater, der giver Rederne Tab — Russerne har jo den Fordel under Forhandlingerne, at de kan bruge den ene Reder til at trykke den andens Betingelser. Det er Fordelene ved et Diktatur, der er kun en Vilje, og saa længe der er for megen Tonnage flydende, har den Vilje den bedste Chance for at føre sine Krav igennem. Kun ved at føre Forhandlingerne med Russerne gennem en Fragtcentral, kan man komme til at handle med dem paa lige Kaar. Det er ogsaa den eneste Maade, hvorpaa man kan komme Russernes meningsløse og fantastiske Krav om Erstatninger for Ulykkestilfælde til Livs.

#### BERETNINGEN OM AARETS ULYKKER

Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund har udsendt en interressant Beretning for Aaret 1931. Ifølge denne har Forsikringsbestanden været noget mindre end i Aaret 1930. I Dampskibsafdelingen udgør Tilbagegangen i det forsikrede Antal Søfolk c. 700 Mand, hvilket hovedsagelig skyldes den Omstændighed, at 3 store Passagerskibe er slettet af det danske Skibsregister som afhændet til Udlandet. Den store Oplægning af Skibe som Følge af den økonomiske Krise har givet sig Udtryk deri, at den gennemsnitlige Forsikringstid pr. indmeldt Mand i 1931 kun har udgjort c. 282 Dage imod 302 Dage i det foregaaende Aar. Tilbagegangen i Sejlskibsafdelingens Forsikringsbestand hidrører fra den fortsatte Nedgang i Antallet af større Sejlskibe. Antallet af Fiskefartøjer, hvis Besætninger er forsikret i Afdelingen, er derimod i Stigning, saaledes som dette har været Tilfældet i de senere Aar.

I Dampskibsafdelingen har Udgifterne i nogen Grad som Følge af m.s. »Laura«s Forlis, hvorved der omkom 7 Mand, hvoraf 5 var Familieforsørgere, ikke kunnet dækkes af den indbetalte Grundpræmie. Afdelingens Medlemmer maa derfor tilsvare en Ekstrapræmie, der beløber sig til Kr. 8,58 pr. Helaarsforsikret. I Sejlskibsafdelingen er der indgaaet Anmeldelse om 3 Totalforlis, nemlig de i Esbjerg hjemmehørende Fiskekuttere »Dagny Olesen«, »Metha« og »Doggerbank«, hvis Besætninger udgjorde ialt 11 Mand, hvoraf 5 var Familieforsørgere. Ogsaa i denne Afdeling har den af Medlemmerne indbetalte Grundpræmie været utilstrækkelig til at dække Udgifterne, og den Ekstrapræmie, som Medlemmerne derfor maa tilsvare, udgør Kr. 5,85 pr. Helaarsforsikret.

## Stadig fremad.

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer havde i Tirsdags 87 Skibe svarende til 198,497 Bruttotons og 306,989 Dødvægttons oplagt. Dette betyder en Nedgang paa 6 Skibe og 16,478 Tons Dødvægt. Det gaar allsaa stadig fremad, men ikke nok.

Sidste Aar paa denne Tid androg Rederiforeningens Oplægninger 66 Skibe, repræsenterende en Dødvægtstonnage af 208,035 Tons.



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### REDERNE OG SAMMENHOLD

Skibsfarten bør være Dem taknemmelig for den Interesse, De viser, og det store Arbejde, De udfører for at hidføre en Bedring i Forholdene for Skibsfarten. Hver Gang et nyt Forslag dukker op, for at forsøge at samle Verdens Redere til fælles Handling, kan man være sikker paa, at De tager Spørgsmaalet op, og med al Energi søger at skabe Interesse hos Rederne. Det har sikkert været Dem en Skuffelse at se, at en stor Part af Rederne viser sig indifferente, skønt Forholdene efterhaanden har udviklet sig saaledes, at det for mange er bleven et Spørgsmaal om Liv eller Død.

The Baltic & International Maritime Conference har som bekendt adskillige Gange paa sin Dagsorden haft til Discussion Forslag, som alle gik ud paa at hidføre en Bedring af Fragtraterne saasom: Minimalfragter, organiseret Oplægning, temporær Formindskelse af Skibenes Lastevne, Ophugning, Central Befragtning, Dictatormyndighed og flere andre, men intet af de mange Forslag har kunnet vinde Interesse hos saa stor en Kreds af Redere, at der har været blot en Mulighed for at gennemføre noget af Forslagene. Ethvert af Forslagene har mødt saa stærk Kritik, at man end ikke har kunnet formaa samtlige søførende Nationer til at sende Repræsentanter til et internationalt Møde til Drøftelse af Situationen.

Man skulde dog synes, at Tiden var inde her til, thi ikke alene staar Hundreder af Redere over for Ruinen, om der ikke snart foretages noget, men heller ikke Bankerne kan være tjent med, at de belaante Værdier efterhaanden gaar saa langt ned i Pris, at der ikke mere findes Sikkerhed for Laanene. Og hvad er da Grunden til at Skibspriserne er gaaet saa langt ned? Ingenlunde den, at det i Dag er billigere at bygge end for faa Aar siden, men udelukkende den, at de opnaelige Fragter ikke kan dække Driftsomkostningerne og endnu mindre dække Afskrivninger eller forrente Kapitalen. Med andre Ord, i samme Øjeblik, som Fragterne aller er rentable, vil Værdierne stige og Bankerne vil igen have fuld Sikkerhed for Laanene. For at opnaa dette kræves der kun en eneste Ting af Rederne, nemlig »Sammenhold«. Den Dag, Rederne bliver enige om, at de ikke mere vil transportere Ladninger med Tab, da vil Vanskelighederne for Skibsfarten være overstaaet, og hvorfor skulde en saa rimelig Ting ikke kunne gennemføres? Hvad enten man nu enes om Minimalfragter, Oplægning, Dictatormyndighed eller noget andet, ethvert Forslag er ligegodt, blot det fører til Maalet, en Forhøjelse af Fragterne, saaledes at shipping aller bliver rentabel. Gid den Mand snart maatte fremstaa, som er i Stand til at samle Redere til Handling.

Konsul Chr. Andresen,  
i Scandinavian Shipping Gazette.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 7. Juni 1932.

Der er fra Tid til anden fremkommet mange Forslag til Løsning af de fortvivlede Forhold paa Fragtmarkedet, men een Ting er at fremsætte Forslag, en anden Ting at føre Forslaget ud i Praxis. Noget Universalmiddel, som kan hjælpe for alt og alle, bliver det sikkert vanskeligt at stable paa Benene og især at enes om, men noget maa der gøres, og maaske Nøden nu kunde faa alle interesserede Parter til at etablere et intimere Samarbejde til fælles Bedste.

Saa længe der ikke eksisterer tilstrækkeligt med udgaaende Laster og saa længe disse Laster betaler saa elendig som nu, kan Ballastrejser vanskeligt undgaaes, naar Tonnagen partout skal sejle, og kun Kalamiteter i de hjemgaaende Markeder kan drive Fragten i Vejret for udgaaende. Saaledes meldes nu fra London, at Kulraterne til Buenos Aires er kommet op i 9/6 og der tilbydes forsøgt 10/-; disse Rater har i hele Aar været nede i 9/-, og den Opgang, som nu ser ud til at komme, staar selvfølgelig i Forbindelse med det slette hjemgaaende Marked, da ingen gaar ud i Ballast som Markedet ligger idag, og 9/- er bevislig lige saa daarlig som en Ballastrejse. Medens La Plata Markedet hjemgaaende er gaaet stærkt tilbage, er de andre oversøiske Markeder ogsaa en Anelse svagere til Trods for en noget bedre Efterspørgsel. De hjemlige Markeder, inklusive Middelhavet, er hverken blevet bedre eller daarligere i Løbet af Ugen.

### TRÆLASTMARKEDET

Befragtningen har igen været ganske livlig, ikke mindst for Leningrad og Hvidehavet, men det lader ikke til, at Raterne kan forbedres, og hvad der akcepteres nu, kan lige akkurat give Balance, forudsat alle optimistiske Beregninger mod Hensyn til Indtagende, Ekspedition og Rejser slaar til. Blandt de vigtigste Afslutninger kan nævnes:

1,100 Std. Trångsund/Bordeaux 36/9d. 650 Std. Umeå/Dunkirk 34/-. 550 Std. Gefle/Dunkirk 36/-. 700 St. Gefle & Sundsvall/Boulogne 35/-. 500 Std. Skellefteå/Poole 39/-. 970 Std. Uleåborg & Brahestad/London 34/3. 1,050 Std. Söderhamn/London 32/6. 1,030 St. Piteå & Umeå/London 36/-. 750 Std. Sundsvall/London 33/-.

Leningrad: 900 Std. Holland 40/- 41/-. 600 Std. Holland 42/6d. 650 Std. Kings Lynn 43/6. 1,300 Fv. E.C. 33/11d. 1,600 Fv. E.C. 33/6d.

Hvidehavet. Archangel: 1,050 Fv. Sarpsborg 41/-, 1,400 Fv. E.C. 44/-, 1,025 Std. London 50/-, 1,000 Std. Grangemouth 44/6d., 1,470 Std. Garston 53/-, 920 Std. Bristol 58/-, 538 Std. Kbhvn. 55/-, 450 Std. Aarhus & Randers 59/-; Mesane/Cardiff 700 Std. 59/-, Kem/London 1(030 Std. 50/-. Antwerpen 700 Std. 49/6d.; Onega/Leith 945 Std. 45/6d.

### KUL, KOKS etc.

Forth/Aalborg 4,000 T. er sluttet til 4/-, 1,750 T. Forth/Nyborg 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,200 T. Boness/Aarhus 4/3, E.C./Fredericia noterer for 3,000 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, E.C./Randers 2,500 T. 4/3; Garston/god dansk Havn 1,200 T. Koks 7/-. Tyne/Helsingfors 5,500 T. 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 3,500 T. 3/9d.; Wales/Kbhvn. 25/3,000 T. 4/3d., Rotterdam/Kbhvn. 3/3,500 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

### MIDDELHAVET

De udgaaende Noteringer for Kul til de østlige Middelhavshavne er fremdeles ret faste — især for Størrelser paa omkring de 45,000 Tons. Rotterdam noterer: 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Genua, 7/- 7/3 Marseille; Danzig/Genua 8/-, Wales/Genua 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6/6, Barcelona 8/6, Dakar 3,000 T. 7/3, Las Palmas 5,800 T. 7/-; E.C./Algiers 7/6 7/9, Marseille 7/6, Genua 6/6 6/9, Las Palmas 6,000 T. 7/-. Ingen af de hjemgaaende Markeder har noget at byde paa. En Del Baade, hovedsagelig franske,

## PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTENS GENERALFORSAMLING

Pensionsforsikringsanstalten har afholdt Generalforsamling og Repræsentantskabsmøde, hvor der aflagdes Beretning og Regnskab for Aaret 1931.

Det fremgik af Beretningen, at det afvigte Aar — til Trods for de vanskelige Forhold, hvorunder Erhvervene stadig arbejdede — havde bragt en fortsat Fremgang for Pensionsforsikringsstanken. Anstalten havde saaledes haft en god Nylegning, og selvom det ikke havde kunnet undgaaes, at Præmiereduktioner, dels som Følge af Gagened-sættelser, dels som Følge af Personaleindskrænkning indenfor en Del Firmaer, havde indvirket paa Portefeullen, kunde Anstalten dog notere en tilfredsstillende Nettofremgang.

Der var i det forløbne Aar — bortset fra en Del Om-skrivninger — tegnet 1,287 Forsikringer (inklusive Pensionsforhøjelser paa Grund af Gagestigninger) til en samlet aarlig Alderspension af ca. 800,500 Kr., hvortil er knyttet Invalidepensioner til et aarligt Maksimusbæbeløb af ca. 802,700 Kr. og Enkepensioner til et aarligt Maksimusbæbeløb af ca. 277,700 Kr. foruden Børnerenter. Desuden var der anlagt til Forsikring 207 Livrenter til et aarligt Rentebeløb af ca. 108,700 Kr.

Den løbende Aarspræmie for de pr. 31. December 1931 ikraftværende Forsikringer udgjorde herefter ialt ca. 3,054,400 Kr. Denne Forsikringsbestand repræsenterer Alders- og Invalidepensioner til et samlet aarligt Rentebeløb af ca. 11,862,900 Kr., hvortil er knyttet Enkepensioner til et aarligt Beløb af ca. 3,520,700 Kr. foruden Børnerenter til et aarligt Beløb af 223,800 Kr. i Tilfælde af Faderens Død og ca. 100,400 Kr. i Tilfælde af Faderens Invaliditet.

Præmieindtægten for Aaret 1931 inklusive Indskud (165,451 Kr. 36 Øre) udgjorde ialt 3,128,591 Kr. 41 Øre.

Efter at de lovbefalede Henlæggelser havde fundet Sted, sluttede Regnskabet — inklusive Overførslen fra 1930, 8,901 Kr. 63 Øre — med et Overskud paa 455,964 Kr. 18 Øre, som fordeles paa følgende Maade:

Til Sikkerhedsfonden henlægges 87,940 Kr., hvorved denne Fond kommer op paa 1,250,000 Kr. Sikkerhedsfonden overstiger stadig den i Livsforsikringslovens § 17, 2. Stykke, nævnte øvre Grænse.

Til Bonusfonden henlægges 300,000 Kr., hvorved denne Fond kommer op paa ialt 1,500,000 Kr.

Som Udbytte til Aktionærene udbetales 50,000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning, Vedlæggerne tillader), og Restoverskudet, 18,024 Kr. 18 Øre, overføres i ny Regning.

## AF ÆSOP'S FABLER,

eller hvorledes Æslet fik daarlig Ry paa sig

I Tidernes Morgen, da Jorden endnu var ung, gjaldt Æslet blandt Menneskene for at være det klogeste blandt Dyrene. Den gode Sheik El-Sta-Shun-Air var Ejer af en stor Hjord af disse fremragende Dyr, og Dyrene var hans Livs Stolthed og Glæde. Fra alle Landsdele kom de andre Sheiker rejsende for at beundre deres vidunderlige Væsen og for at lytte til deres Visdom. Selveste Profeten — den viseste og mest lærde af Allahs Sønner — besøgte Sheiken. Denne førte ham stolt og straalende til sin Hjord og sagde: »Se, Profet, her er de vise, kloge og begavede Æsler! Underhold dig med dem, prøv dem, og du vil faa se, at de er mindst dobbelt saa kloge som mange gamle Ugler.« — Profeten vendte sig til de langørede og sagde: »Jeg vil prøve Eders Visdom. Svar mig paa et Spørgsmaal: Hvor meget maa et Æsel have for en tre Dages Rejse?« Dyrene raadførte sig med hinanden, og et af Æslerne svarede: »Profet, for en tre Dages Rejse maa et Æsel mindst have 6 Bundter Hø og 3 Poser Dadler.« »Udmærket,« sagde Profeten, »det har maaske ikke meget at sige med Prisen.« Men El-Sta-Shun-Air kløede sig i sin store Bart og sagde til Profeten: »Har jeg ikke sagt dig, at de er meget kloge!« — »Vent lidt,« sagde Profeten, og vendte sig mod Æslerne igen. »Jeg har en tre Dages Rejse for mig nu, men jeg har ikke Lyst til at betale hele 6 Bundter Hø og 3 Poser Dadler for Turen. Er der nogen, som gør det billigere, saa træd frem.« Og hele Æselsflokket trængte sig imod Profeten og skreg og raable i Munden paa hinanden. En vilde gaa for 6 Bundter Hø og 1 Pose Dadler, en anden for 3 Bundter Hø og 1 Pose Dadler, og tilsidst var der en, som var særlig langøret, der var villig til at gaa for et eneste Høbundt. Da sagde Profeten: »Din Dompap, du kan jo ikke engang leve godt paa Turen undervejs af et Bundt Hø, langt mindre gøre nogen Forretning paa denne Maade. — »Det stemmer nok,« sagde Æslet, »men jeg vilde have Ordren!«

(Aftrykt efter Norges Handels- og Sjøfartstidende).

### FRAGTBÆRETNINGEN fortsat

paa 4/5,800 T. er sluttet for Korn fra Tunis/Algiers og Marocco paa Lumpsum f.i.o. Basis, og enkelte Fosfat Slutninger rapporteres bl. a.: Sfax/Bordeaux 5,000 T. 24 Frcs., Rieme 7,000 T. 26.50 Frcs. Oliekager Marscille/Danmark-Sverige offereres til Frcs. 70, 18/2,400 T. til 6/8 Lossehavne; Jordnødder Saloum/Kont. 21/- Okt., 22/- 22/6 Aug. Donau/B-H. noteres nominelt i 13/- og Sortehavet 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 10/6d. Kul Mariapul/Rouen 9/1d., Vest Italien 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

For Kul til Canada og Staterne noteres og sluttes til uforandrede Rater. Montreal har været betydelig mere aktiv i de seneste Dage, men Raterne er fræmdeles gyselige. Til A/R. betales 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. à 7c., U.K. 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. à 1/9d. Hamburg 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c., Havre & Dpunkirk 8c., Gulfen/Grækenland er noget lavere: 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/- per quarter. Sukker New York/U.K.Kont. gik til 11/9 og Norfolk endog 11/6, 75/7,700 T.; Kul Hampton Roads/Rio \$1.90, Santos \$2.10 og Asfalt Tampico/U.K. 35/4,000 T. 20/6d.

Pacific/Europa noteres i kun 18/- full cargoes, 17/- 17/6d. parcels.

### SYDAMERIKA

Paa Grund af Sammenbruddet i det hjemgaaende Marked rapporteredes udgaaende Kul til B. Aires sluttet til 9/6d. imod 9/- 9/3, og 10/- kan maaske faaes. Naar der tages i Betragtning, hvilken Risiko der løbes

med hjemgaaende Last, betyder en 6d. eller 1/- højere udgaaende Fragt ikke meget for det endelige Resultat, men forhaabentlig vil det nu lykkes at drive disse Rater meget højere op. Det er vanskeligt lige i Øjeblikket at definere det hjemgaaende La Plata Marked, men følgende Afslutninger giver et lydeligt Billede af, hvor daarligt det har været:

7,300 T. Buenos Aires/A-R. 12/6 ppt. 7/7,400 T. San Lorenzo/A-R. 14/- ned til 12/9d. ppt. 6,500 T. Rosario/p.p. U.K. 14/3 pt. 7,600 T. Rosario/A/R-Amsterdam 15/- Juli (ud i Ballast). 7,500 T. San Lorenzo/Bergen-Åhus 16/- 15/6 Annullering.

### ØSTEN

Australien har været noget bedre repræsenteret, men da Tonnagen findes i Overflod, har Befragterne kunnet dække ind til endnu noget lavere Rater. Syd Australien/Europa er gjort til 23/6 7,100 T. Juni/Juli, 22/9d. og 22/6d. 76/8,500 T. Juli og Vest Australien 22/7,100 T.

Søjobønner Dalney/Kont. gaar til 20/- 21/-. Indien har fræmdeles intet. Syd Afrika/U.K. indikerer 15/- for Majs og Kul Durban/Colombo 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

### TIME-CHARTER

5,400 T. Lev. Tampa/Tilbagelev. St. Lawrence 50 c. 3,950 T. Lev. Tampa/Tilbagelev. U.S. North of Hatteras 65 c. 4,325 T. Lev. Norfolk/Tilbagelev. U.S. 50 c. 3,500 T. Lev. Windsor/Tilbagelev. U.S. 60 c. 3,350 T. Lev. St. Lawrence/Tilbagelev. U.S. 75 c. 3,200 T. Lev. New York/Tilbagelev. U.K.Kont. \$1.25.

## UDFØRSLLEN AF POLSKE KUL OVER DANZIGS HAVN

I APRIL MAANED 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af April Maaned er udført ialt 253,619 T. Kul, deraf til Danmark 35,747 T. mod 199,311 T., deraf til Danmark 46,504 T. i Marts Maaned 1932.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Italien .....	80,405
Frankrig .....	65,659
Sverige .....	36,899
Danmark .....	35,347
Norge .....	21,187
Finland .....	7,115
Holland .....	4,215
Belgien .....	2,392
	253,619

### $\frac{1}{4}$ Million Tons mindre norske Oplægninger.

Ifølge Norges Rederforbunds Opgørelse over oplagte norske Skibe var der pr. 1. Juni oplagt 292 Skibe paa ialt 1,305,074 Tons dw. mod 356 Skibe paa ialt 1,529,444 Tons dw. pr. 1. Maj. Der er altsaa en Nedgang i Tonnageoplægningen i Løbet af Maj Maaned paa 64 Skibe paa 224,370 Tons dw.

Nedgangen i den oplagte Tonnage skyldes Trælastfarten; men da mange af de nuværende Trælastfragter næppe giver Balance, flere endog betydelige Tab, maa man være forberedt paa, at flere Skibe vil blive beordret oplagt igen, om der ikke indtræder nogen Forandring til det bedre.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Brug danske Sejlskibe

I Ribe Amdsraadmøde den 2. ds. forelaa en Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederforening, hvori andrages om, at Amdsraadet vil drage Omsorg for, at al Søtransport til offentlige Arbejder besørjes af danske Skibe, idet tilføjes, at Transporten fra Sverrig med Materiale til Danmark her fordeles ligelig mellem danske og svenske Skibe.

Landevejsudvalget henstillede, at Sagen toges til Efterretning og Overvejelse, og Amdsraadet reflekterede.

### BUNKERSLEVERING UNDER AMERIKANSK TIMECHARTER

Efter at Nordisk Skibsrederforening i sine Cirkulærer, senest det d. 9. Marts 1932 udsendte, havde refereret den amerikanske Appelrets Dom i »Golden Gate-Sagen, har Danske Rederes Retsværn, København, været i Korrespondance med vore Advokater i New York, Messrs. Haight, Smith, Griffin & Deming, vedrørende den bedste Maade til at beskytte Skibene for Ansvarlighed og Beslaglæggelse i Tilfælde af, at Timecharteren nægter eller ikke kan betale Bunkersregningerne. Efter den nu tilendebagte Korrespondance kan man gaa ud fra, at den Klausul, som amerikanske Domstole tidligere har anerkendt som Beskyttelse for Skibene, nemlig:

Time charterers will not suffer nor permit to be continued any lien, encumbrance, or charge which might have priority over the title and interest of the owner in said vessel,

stadig vil være den bedste Beskyttelse, Skibene kan faa, og vi anbefaler derfor, at denne indsættes i samtlige Tidscertepartier.

Dernæst vil vi efter den Diskussion, vi har haft med de amerikanske Advokater, anbefale, at Kaptajnerne instruc-

res om straks ved Bunkersleveringen at meddele Leverandørerne, at Leverancen sker for Timecharterens Regning og derefter paasteimple samtlige Regninger følgende Klausul:

For Timecharterers account without any recourse to the steamer her owners or myself and subject to their approval.

Hvis disse Regler følges, vil Skibene uden Tvivl efter den hidtidige Praksis ved amerikanske Domstole kunne være beskyttet i fuld Udstrækning for ethvert Ansvar for Bunkerslevering under Tidscertepartier.

### I Fart igen

Konsul Lauritzens Skoleskib »Fanø«, der i nogen Tid har været oplagt, er nu kommet i Fart igen.

### Statsbanerne kan ikke konkurrere med Smaaskibene

I Statsbancembedsmændenes Medlemsblad »Vor Stand« rejstes forleden det Spørgsmaal, om Statsbanerne lader de store Transporter af Cement fra Hobro og Aalborg til Lillebæltsbroen foregaa pr. Skib i Sted for med D.S.B.s egne Baner.

Paa Lillebæltsbroens Kontor svares, at Transporten sker pr. Skib, fordi det er billigst. Man kan nok lade Cementen transportere pr. Bane til Middelfart, men det vil blive dyrere end at transportere Cementen pr. Skib. Der transporteres 200,000 Tons Cement til Lillebæltsbroen, og der vil i et Par Aar ugentlig blive Brug for 3—4 Smaaskibe.

### Et Sømandshjem

er opført ved Hvide Sande og er i disse Dage taget i Brug.

### Losserekord paa Esbjerg Havn

Esbjerg er i det sidste Aarstid bleven kendt for en af de hurtigste danske Havne med Hensyn til Losning. Tirsdag blev der sat en smuk Rekord, idet der den Dag i Løbet af 8 Timer blev udlosset 1,812 Tønder Koks fra Damperen »Tres« fra Luge Nr. 2. Det maa jo nok kaldes en pæn Losserekord.

### Svitzers Bjergningssselskab,

der har sine Bjergningsbaade stationeret rundt omkring i de danske Farvande, faar nu en ny Station i Lillebælt, idet Damperen »Aktiv« i en nær Fremtid stationeres i Aabenraa.

### Søren Kandes Gravsted

Enhver dansk Sømand og Skibsreder kender Navnet Kande, men kun faa er bekendt med, at læt øst for Landevejen, der fra Grenaa gaar mod Syd ad Bistrup ligger Anlø Kirkegaard, hvor Søren Kandes Gravsted ligger smukt og hædret. For 30 Aar siden lod nemlig daværende Sognepræst i Aalsø, Pastor Nissen Opfordring udgaa til at sætte den heltemodige Redningsmands Hvilested i fortjent Stand og navnlig indkom der fra Skolebørn i Landets forskellige Egne saa betydelige Beløb, at Tanken kunde realiseres. Om Gravstedet er sat et smukt Gitter, og paa Graven et Monument, der bestaar af en 2 m høj Granitsten. Paa denne findes følgende Inskription om den heltemodige Bonde, som red gennem skummende Bølger:

#### SØREN KANDE

født 1801 — død 1860.

Hej, Landsmand! sid nu op, hvis du vil med, og hold saa din Dreng ved hans Trøje!

Han sidder der all — og igen nu afsted, det var noget andet end pløje.

De Bølger, de brusende over dem brat,

de Trende holdt fast ved hinanden —

men se nu har de jo Landet fat,

og frelste de springer paa Stranden.

Saa skulle dog alle I danske Mænd

af Hjerlet elske hinanden,

I Faren og Døden vil give hen

den Ene med Lyst for den anden.

Paa Monumentet staar »Søren Kande« og ikke, som Blicher skrev Navnet i sin Sang: Søren Kanne. Paa Stedet faar man at vide, at denne heltemodige Bonde, som reddede de to Skibbrudne, selv skal være kommet af Dage ved Drukning i en Aa nær ved sin Gaard, da han forsøgte at redde en Søn af sin Nabo.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. 6. 1932

LONDON .....	18,30	MADRID .....	41,35
NEWYORK .....	4,98	AMSTERDAM .....	202,35
BERLIN .....	118,25	STOCKHOLM .....	94,00
PARIS .....	19,80	OSLO .....	91,45
ANTWERPEN .....	69,50	HELSINGFORS .....	8,55
ZÜRICH .....	97,65	PRAG .....	14,90
ROM .....	25,70		

## PERSONALIA

### Mæglerkorporationens Formand fejres

Formanden for Mæglerkorporationen i København, Skibsmægler Herman Hansen, har ved en Festlighed i Handels- og Kontoristforeningens Lokaler, fra Korporationens Medlemmer faaet overrakt en Sølvcigar-kasse med Inskription, indeholdende et større Beløb til en Rejse.

Gaven blev ledsaget af en smukt indbunden Adresse, der giver Udtryk for Medlemmernes Taknemlighed for og Paaskønnelse af Formandens store og udmærkede Arbejde for Korporationen bl. a. i Forbindelse med de nye Lovbestemmelser angaaende Mæglere.

### Mægler Wang 70 Aar

En i Skibsartskredse meget anset Mand, Skibsmægler Thomas Wang i Nyborg fyldte i Tirsdags 70 Aar. Hr. Wang er en fornem Repræsentant for det fortræffelige -Laug-, han tilhører. I de sidste 50 Aar har han virket i Søfartens Tjeneste i Nyborg og i det samme Firma, hvis

Seniorchef han nu er. Han kom til Mæglerfirmaet G. Chr. Friis som Fuldmægtig og Befragter kun tyve Aar gammel efter at have faaet sin Uddannelse hos Onklen, den prægtige Skibsmægler Niels Wang i Horsens.

I Aarenes Løb har Thomas Wang faaet mange Beviser paa den Agtelse, han nyder indenfor Skibsfarten og dens beslægtede Fag. Lloyds har saaledes overdraget ham Repræsentationen for Vest-, Nord- og Østfyn. Han er Ø. K.'s Repræsentant og varelager mange andre inden- og udenlandske Storfirmaers Interesser.

Wang er en af Nyborgs mest afholdte Mænd, vennøsæl, hjælpsom og rundhaandel som han er, og hans Bysborgere benyttede da ogsaa 70-Aarsdagen som en Anledning til at fejre deres ansete Medborger.

### 25 Aars Jubilæum

kan Fyrvæsenets Forening fejre i Aar, og i den Anledning afholdes Søndag den 7. August en Festlighed i København. Marineministeren, Fyrdirektøren m. fl. vil blive indbudt.

## POSITIONSLISTE



PR. 7. JUNI 1932

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
- s.s. *Aalborg*, pass. Skagen 7.6.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus, Bloch*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Stornoway 5.6.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 1.6. til Singapore.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Aabenrue 4.6.
- s.s. *Algarve*, Lund, afg. Livorno 4.6. til Neapel.
- m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Middlesbrough 5.6.
- s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Tampa 5.6.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 1.6. til Southampton.
- m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Panama Canal 3.6. p. R. t. Los Angeles.
- s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 29.5. til Buenos Aires.
- m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 30.5. til Kbhvn. m.fl.
- m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 5.6.
- s.s. *Askø*, Larsen, afg. Dunston 4.6. til Kbhvn.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 26.5.
- m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Singapore 2.6. til Hongkong.
- m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.

### B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
- s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 7.6. til Aalborg.
- s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, i Dok.
- s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, afg. Bona f. B. 6.6. til Piræus.
- s.s. *Bojgø*, Michelsen, afg. Casablanca 2.6. til Bordeaux.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Borgå 31.5.
- m.s. *Boringia*, Væring, afg. Bangkok 3.6. til Singapore.
- s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavik 4.6. til Leith.
- m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Braila 5.6.
- s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, ank. Rosario 31.5.
- m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Malmø 3.6.
- s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 3.6. til Nantes.
- s.s. *Brøholm*, Ankersen, ank. Kbhvn. 1.6.
- s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. St. Johns Nfl. 6.6. til Hampton Roads.

### C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- m.s. *California*, Andersen, i Dok.
- s.s. *Charkow*, Holst, afg. forv. Kbhvn. 6.6. til Helsingør.
- m.s. *Chile*, Hansen, pass. Cape Cape Good Hope 23.5. til Fremantle.
- m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Pentland 5.6. til Nyborg.
- s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Genoa 6.6.
- s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
- s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Windau 29.5.

- m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 30.5.
- s.s. *Cyril*, Farup, afg. Gaspé 4.6. til Baltimore.
- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Finisterre 5.6. p. R. t. Odessa.

### D

- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 4.6. til London.
- s.s. *Dana*, Bang, afg. Kbhvn. f. B. 5.6. til Uleåborg.
- s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, afg. Tyne 2.6. til Haderslev.
- m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Genoa 4.6. til Port Said.
- m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Baytown 4.6. til Rotterdam.
- s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 19.5. til St. Thomas.
- s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 6.6. til Kbhvn.
- s.s. *Douro*, Holm, afg. Kbhvn. 6.6. til Königsberg, Memel og Libau.
- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 2.6.
- s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

### E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 6.6. til Esbjerg.
- s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Valencia 5.6. til Malaga.
- s.s. *Elie*, Clausen, ank. Piræus 5.6.
- m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Estland*, Egetoft, ank. W. Hartlepool 6.6.
- s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- m.s. *Erria*, Topp, afg. Marseilles 1.6. til Port Said.
- m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 15.5.

### F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Ny-købing F. Ruten.
- s.s. *Fiona*, Rasmussen, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Nykøbing F. Ruten.
- m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo 3.6. til Penang.
- s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
- s.s. *Florida*, Kolster, afg. Madeira 2.6. til Moss, Kbhvn. m. fl.
- s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. La Pallice 6.6.
- s.s. *Fredensborg*, ank. Mazagan 4.6.
- s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. forv. Kbhvn. 8.6.
- s.s. *Frederiksberg*, pass. Kbhvn. 5.6.
- s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.
- s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Savannah 2.6. til Rotterdam, Randers og Kbhvn.
- m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

### G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Aarhus 4.6. til Antwerpen.
- s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Raumo 28.5. til Sorel.
- s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Leningrad 2.6.
- s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Montreal 4.6. til Kbhvn.
- s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Hull 2.6.
- m.s. *Guldborg*, afg. Baltimore 1.6.

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.

Telegramadr.:

Telefon: 9246

MONTANAKUL

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

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. forv. Kbhvn. 10.6.  
 s.s. *Haljdan*, Ørbeck, ank. Kbhvn. 5.6.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Ørnsköldsvik 3.6.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 3.6. til Preston m. fl.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 4.6. til Ellesmere m. fl.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, ank. Hull 5.6.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Gibraltar 4.6.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Finisterre 3.6. p. R. t. Chekka (Syrien).  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Montreal 1.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 3.6. til Vest- og Nordlandet.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 30.5.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 5.6.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 4.6.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 8.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Wiborg 2.6.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. forv. Kbhvn. 6.6. til Aalborg, Nørresundby m. fl.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, afg. Halifax 3.6. til Eastb.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Nordenham 2.6.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, i Timecharter.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 10.5.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 18.5. til Kbhvn., Korsør.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Ankersen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 5.6.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, ank. Galveston 29.5.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Aden 1.6. til Port Said.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Leningrad 1.6. til Hull.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 4.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Leningrad 7.6.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Helsingør 4.6.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Korsør 5.6.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, afg. Aden 4.6. til Port Said.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen 1.6. til Casablanca.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 4.6.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Helsingør 15.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, ank. Kbhvn. 30.5.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, pass. Kap Finisterre 6.6.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Helsingør 1.6.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Stettin 1.6.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 21.5. til Buenos Aires.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, afg. Vancouver 2.6. til San Francisco.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Stettin 4.6.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Vejle 5.6.  
 s.s. *Polonia*, ank. Gdynia 28.5.  
 s.s. *Primula*, afg. forv. Esbjerg 7.6. til Grimsby.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leningrad 4.6.  
 s.s. *Pulaski*, Slankiewicz, afg. Kbhvn. 2.6. westb.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg-Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Leningrad 1.6. til Grimsby.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bermuda 1.6. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scolia*, Rosbæk, ank. forv. Kbhvn. 9.6.  
 s.s. *Seine*, Bellec, i Dok.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Kbhvn. 3.6.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Finisterre 5.6. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Helsingør 6.6. til Danzig.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Garston 3.6.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Danzig 4.6.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Antwerpen 3.6.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Kbhvn. 4.6.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Grangemouth 3.6.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Cardiff 6.6.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 5.6.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Barry 5.6.  
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Dakar 4.6.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Aarhus 3.6.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 23.5. til Kbhvn. og Randers.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Birkenhead 3.6.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 5.6.  
 s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. forv. Swansea 6.6. til Dunkirk, Kbhvn. m. fl.  
 s.s. *Thyra*, Ians, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 6.6. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.  
 s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Esbjerg 5.6. til Parkeston.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ved Værfl.  
 m.s. *Tonøking*, Hjernum, ank. Dairen 5.6.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Oran f. B. 30.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tunis 4.6. til Marseilles.  
 s.s. *Tyr*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 3.6. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 2.6. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Brunswick 29.5.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. forv. Thisted 8.6.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Leningrad 1.6. til Grangemouth.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. forv. Amsterdam 8.6.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Bahia 5.6. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 6.6. Danzig.

## Y

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

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve  
Patent Mørje

Kobberstof for Træskibe  
Grøn Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8888 • Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA • ELBE

### SEJL • FLAG OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 & 4326

### VINKE & CO.

AMSTERDAM • ROTTERDAM • ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

Tel. Addr. Solberg Established 1876 Téléphone 188 R. C. Dunkerque No. 3295

### ADOLF SOLBERG & CO.

SUCCESSEURS  
SOCIÉTÉ FRANCO-SCANDINAVE  
SHIPHANDLERS & BUTCHERS  
PROVISION, DECK, ENGINE & BONDED STORES  
Wine & Spirits Merchants

CONTRACTORS FOR DRYDOCKING

16, Quai de la Citadelle \* **DUNKERQUE**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 8. Juni 1932.

Nr. 23.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

---

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

---

## I. Østersøen.

1077. Sverige. Hävrings Fyrskib midlertidig inddraget.  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Hävrings* paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er for Tiden inddraget.
1078. Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 22/1350. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Nordvalen* paa c. 63° 32' N. 20° 48' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/2768 1931.)
1079. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Kronbergsfjärden. Afmærkning forandret.  
(N. f. S. Nr. 23/1760. Berlin 1932.)  
1. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 09' 38" N. 24° 59' 29" E., ved Grunden *Lonnan*, er permanent inddraget.  
2. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 09' 36" N. 24° 59' 25" E., ved Grunden *Lonnan*, er ombyttet med en rød- og hvidmalet Spirtønde med rødt Tværtræ.  
(Kort Nr. 276.)
1080. Finland. Finske Bugt. Pellinge. Saltörarna. Oplysning om Dybde. Sømærke inddraget.  
(N. f. S. Nr. 23/1761. Berlin 1932.)  
1. Det 5,5 m dybe Løb N. og W. for *Saltörarna* kan nu befares af Skibe med et Dybgaaende paa indtil 7 m.  
2. Det 7 m dybe Løb E. og S. for *Saltörarna* kan nu kun befares af Skibe med et Dybgaaende paa højst 6,4 m.  
3. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 13' 02" N. 25° 59' 43" E., E. for *Saltörarna*, er permanent inddraget.
1081. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Vraglystønde ved Vrag „Oleg“ genudlagt.  
(N. f. S. Nr. 23/1765. Berlin 1932.)  
Vraglystønden N. for Vraget af Krydseren „*Oleg*“, der ligger sunket paa c. 60° 00' N. 29° 34' E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 52/2777 1931.)
1082. Letland. Windau WNW. Grund.  
(N. f. S. Nr. 23/1766. Berlin 1932.)  
En Palle med 20 m Vand rapporteres at ligge paa c. 57° 31' N. 20° 42' E.  
(Kort Nr. 288.)

**1083. Danzigomraadet. Neufähr. Indsejlingsrønde afmærket.**

(N. f. S. Nr. 23/1749. Berlin 1932.)

Til Betegnelse af Indsejlingsrenden i *Weichsel* Munden ved *Neufähr* er ved W.-Kanten af Renden udlagt 2 røde Spirtønder mærket henholdsvis *Neufähr 1* og *Neufähr 2* i 4 m Vand. Den ene Tønde ligger tværs af Fiskerfyret paa Molen, c. 175 m fra denne, den anden c. 350 m N. for, ved E.-Kanten af det uden for Munden liggende store Rev.

Indsejlingsrenden er c. 35 m bred. Dybden 3,5 m ved Middelvandstand. Mellem Renden og Fiskerfyret findes en Sandbanke med 2 m Vand.

c. 54° 23' N. 18° 47' E.

(E. f. S. Nr. 10/437 1930. Kort Nr. 269.)

**1084. Tyskland. Kielerfjord. Kiel Havn. Palle fjernet. Spirtønde inddraget.**

(N. f. S. Nr. 23/1752. Berlin 1932.)

3,4 m Pullen paa 54° 21' 15" N. 10° 09' 06" E., N. for *Seydlitz* Broen, er bortgravet og den hvide Spirtønde med N.-Topbetegnelse permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 50/2668 1931.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1085. Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Havnefy.**

Paa *Humlebæk* Havn S.-lige Havnehoved er paa 55° 58' (17") N. 12° 33' (05") E. tændt et Fyr, der viser rødt og hvidt, fast Lys, rødt Lys mod Søen og hvidt Lys mod Havnen. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: c. 3 Sm. Hvidmalet Træpæl. Brændetid: 15. Juli—15. Maj samt isvrigt naar Skib ventes.

(Kort Nr. 248, 210, 278, og 211. Danske Lods, Side 258. Havnelods, Side 86. Fyr-Fort. Nr. 241 A.)

**1086. Danmark. Sundet. Lous Flak N. Palle. Vrag.**

Ved en nylig foretagen Afsøgning er fundet:

1. En Palle (Mudder) med 9,2 m Vand paa 55° 53' 21" N. 12° 38' 23" E.
2. Resterne af et Vrag, hvorover mindste Dybde er 10 m, paa 55° 53' 23" N. 12° 38' 38" E., c. 300 m ENE. for (1).

(Kort Nr. 248, 210, 278, 211 og 280.)

**1087. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb S. Afmærkning forandres.**

I Begyndelsen af Juli d. A. vil Anduvningsvageren, Stage med stribet Ballon, *Klørdyb S.* paa 54° 50' (37") N. 10° 33' (03") E. blive ombyttet med en rød- og hvidstribet Klokketønde med Stage med stribet Ballon og samtidig blive flyttet ud i c. 7 m Vand c. 100 m S.-ligere i *Klørdyb* Baakelinie. Vintersømærke: Rød- og hvidstribet Spids-tønde med rød- og hvidstribet Ballon.

(Kort Nr. 297, 241, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 566 og 571. Fyr-Fort. Nr. 707 B. Søm.-Fort. Side 86, Nr. 1.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1088. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 22/1421. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 14/600 1932.)

**1089. Sverige. Kattegat. Marstrand SW. St. Sillesund. Grund.**

(U. f. s. Nr. 22/1362. Stockholm 1932.)

En Grund med 3 m Vand ved dagligt Lavvande er fundet paa 57° 51' 28" N. 11° 32' 57" E., indenfor 6 Meter-Kurven fra *Busholm* N.-Pynt.



**1090. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.**

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

(E. f. S. Nr. 13/591 og 19/856 1932.)

**1091. Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb genoptaget. Gravemærker atter i Brug.**

Oprensningen af Barreløbet er genoptaget og de 4 Gravemærker, Stager med Trekanter, hvorpaa der i Morgen- og Aftentimerne anbringes klare Lanterner, er atter taget i Brug.

*Egense*: c. 56° 58' N. 10° 20' E.

(E. f. S. Nr. 31/1727 og 35/1948 1931 og 3/112 1932.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1092. Norge. Lister. Lister Fyr. Lysevne forøget.**

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1932.)

Lysevnen i *Lister Fyr* paa c. 58° 06' N. 6° 34' E. er betydelig forøget.

(E. f. S. Nr. 19/874 1932.)

**1093. Danmark. Ringkøbing Fjord. Hvide Sande Kanal. Fyrs Brændetid forandres.**

Brændetiden for Fyrene ved Indsejlingen til *Hvide Sande Kanal* er forandret til hele Aaret rundt.

*Hvide Sande Kanal* W.-Tjende: c. 56° 00' N. 8° 07' E.

(E. f. S. Nr. 44/2368 1931. Kort Nr. 255 og 264. Danske Lods, Side 108. Fyr-Fort. Nr. 45 A, B, C og D.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****1094. Skotland W.-Kyst. Sound of Islay. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 893. London 1932.)

Et Vrag, hvorfra to Master rager over Vandet, ligger sunket paa c. 55° 48' N. 6° 04' W., 1,88 Sm 342½° fra *McArthur Head* Fyr.

**1095. Hebriderne. Lewis Island. Stornoway. Glumaig Havn. Oplysning om Vrag.**

(N. t. M. Nr. 867. London 1932.)

1. Mindste Dybde over Vraget, der ligger sunket paa c. 58° 12' N. 6° 23' W. 0,15 Sm 247° fra *Seid Rocks* Baake, er 7,0 m. Den grønne Lanterne, der tidligere afmærkede Vraget, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 6/244 1932.)

2. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 6,1 m, ligger sunket 0,31 Sm 209½° fra *Seid Rocks* Baake.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1096. Afrika W.-Kyst. Cameroun. Mianju Lystønde forandret.**

(A. a. N. Nr. 21/1060. Paris 1932.)

*Mianju Lystønde* paa c. 3° 57' N. 9° 34' E. er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

**1097. Afrika W.-Kyst. Cameroun. Kribi Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 21/1058. Paris 1932.)

*Kribi Fyr* paa c. 2° 56' N. 9° 54' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

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

1098. **Venezuela. Ilas de Aves. Oplysning om Fyrs Plads.**  
(N. t. M. Nr. 887. London 1932.)  
*Ilas de Aves* Fyr ligger paa  $11^{\circ} 57' 30''$  N.  $67^{\circ} 28' 00''$  W., paa W.-Spidsen af *Ave de Barlovento*.
1099. **Chile. English Narrows. Eden Havn Anduvning. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 907. London 1932.)  
Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa c.  $49^{\circ} 06'$  S.  $74^{\circ} 22'$  W.,  $0,67$  Sm  $166^{\circ}$  fra *Paradise Point*.
1100. **Chile. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 881. London 1932.)  
Nedennævnte Fyr er nedlagt:  
1. *Zealous Island* hvide Blinkfyr paa c.  $47^{\circ} 54'$  S.  $74^{\circ} 43'$  W.  
2. *El Manzano* grønne, faste Fyr paa c.  $36^{\circ} 41'$  S.  $73^{\circ} 06'$  W., paa Enden af Molen.

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

1101. **Italien S.-Kyst. Calabrien. Kap Spartivento. Fyr atter normalt.**  
(A. n. N. Nr. 97/251. Genua 1932.)  
Kap *Spartivento* Fyr paa c.  $37^{\circ} 55'$  N.  $16^{\circ} 04'$  E. lyser atter med normal Fyr-karakter.  
(E. f. S. Nr. 6/255 1932.)
1102. **Tripolis. Marsa Zuaga. Oplysning om Ledefyr.**  
(A. a. N. Nr. 95/240. Genua 1932.)  
*Marsa Zuaga* røde, faste Forfyr er flyttet, saaledes at det nu er overet med Bag-fyret, som viser hvidt Et-Blink, i Pejling  $195^{\circ}$ . c.  $32^{\circ} 49'$  N.  $12^{\circ} 26'$  E.  
(E. f. S. Nr. 15/789 1931.)

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

1103. **Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Maunhane Point. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 868. London 1932.)  
*Maunhane Point* Fyr paa c.  $12^{\circ} 58'$  S.  $40^{\circ} 36'$  E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 14 Sm.
1104. **Forindien W.-Kyst. Mormugao Headland. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 880. London 1932.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c.  $15^{\circ} 24'$  N.  $73^{\circ} 46'$  E.,  $1,71$  Sm  $244\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Fyret med Formørkelser paa *Mormugao* W.-lige Bølgebryder.

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

1105. **Sunda Øerne. Rhio Stræde. Grunde. Fyrbelysning forandres.**  
(B. a. Z. Nr. 122/1230. 's-Gravenhage 1932.)  
1. En Pulle (Sand) med 8 m Vand er fundet paa  $0^{\circ} 41' 52''$  N.  $104^{\circ} 25' 11''$  E.  
2. En Grund med 9 m Vand er fundet paa  $0^{\circ} 43' 06''$  N.  $104^{\circ} 26' 10''$  E.  
De i (1) og (2) nævnte Grunde er forbundet med en Sandryg med en mindste Dybde af 10 m.  
3. En Pulle (Sand) med 9 m Vand er fundet paa  $0^{\circ} 41' 52''$  N.  $104^{\circ} 23' 24''$  E.  
4. En Grund (Sand) med  $7\frac{1}{2}$  m Vand er fundet paa  $0^{\circ} 43' 29''$  N.  $104^{\circ} 26' 05''$  E.

5. *Terkeley Fyr* paa c.  $0^{\circ} 57',5$  N.  $104^{\circ} 20',5$  E. forandres til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $0,8^s$ , Lys  $0,4^s$ , Mørke  $0,4^s$ .
6. Fyret paa  $0^{\circ} 54',5$  N.  $104^{\circ} 26',5$  E., N. for *Tanjong Batu Hitam*, forandres til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ . Fyret viser rødt Lys fra Kysten til Pejling  $59^{\circ}$  og hvidt Lys herfra og til Kysten.
7. Paa *Tanjong Poenggoeng* tændes paa c.  $0^{\circ} 45'$  N.  $104^{\circ} 31'$  E. et Fyr, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $2\frac{1}{2}^s$ , Mørke  $\frac{1}{2}^s$ .
8. Paa c.  $0^{\circ} 41',9$  N.  $104^{\circ} 25',2$  E. udlægges en sort Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $5^s$ , Mørke  $7^s$ .

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 1106. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i de for Esbjerg Lodseri gældende Takster.

Ved Lodsning fra Søen til *Esbjerg Havn* og fra *Esbjerg Havn* til Søen nedsættes Lodsbetalingen med 25 pCt. for Skibe, som anløber Havnen udelukkende for at indtage Kul eller Olie til Skibets eget Brug (Bunkers).

Denne Bestemmelse træder i Kraft fra den 1. Juli d. A. at regne.

*Esbjerg Havn*: c.  $55^{\circ} 28'$  N.  $8^{\circ} 26'$  E.

### 1107. Danmark. Rungsted Havn. Fakse Havn. Ebeltoft Havn. Sakskøbing Havn. Rudkøbing Havn. Havnereglementer.

Under den 26. Maj d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Rungsted Havn* (c.  $55^{\circ} 53',1$  N.  $12^{\circ} 32',9$  E.) og *Fakse Havn* (c.  $55^{\circ} 12',8$  N.  $12^{\circ} 10',1$  E.).

Under den 30. Maj d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Ebeltoft Havn* ( $56^{\circ} 11',7$  N.  $10^{\circ} 40',4$  E.).

Under den 31. Maj d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Sakskøbing Havn* (c.  $54^{\circ} 48',1$  N.  $11^{\circ} 38',5$  E.) og *Rudkøbing Havn* (c.  $54^{\circ} 56',3$  N.  $10^{\circ} 42',6$  E.).

Ovennævnte Reglementer træder i Kraft den 1. Juli d. A.

(Havnelods, Side 42, 51, 157 og 163.)

### 1108. Norge. Vest-Finnmark. Ingøy Radio. Tjenestetid.

(E. f. S. Nr. 5/190. Oslo 1932.)

*Ingøy Radio* paa  $71^{\circ} 04' 27''$  N.  $24^{\circ} 09' 25''$  E. har kontinuerlig Drift fra den 16. Maj d. A.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

- N 1163 North America, East Coast. — Harbours and anchorages in the Gulf of St. Lawrence. Gaspé and Mal bays. Gaspé harbour.
- N 2376 China Sea. — Ports and anchorages in Formosa. Taihanretsu hakuchi. Anpin hakuchi. Takao ko. Toko hakuchi. Tansui ko.
- R 584 Vancouver. — Sydney inlet to Nitinat.
- R 592 Vancouver. — Barkley sound.
- R 1835 Vancouver. — Clayoquot sound.
- R 3665 Central Africa. — Victoria Nyanza (southern portion).
- † 1163 Gulf of St. Lawrence. — Gaspé and Mal bays.
- † 1641 Harbours and anchorages on the coast of Formosa.
- † 1926 Formosa. — Anpei anchorage.
- † 2376 Harbours in Formosa.
- N 74 Spain, North Coast. — Bilbao bay. Continuation of River Nervion to Bilbao.
- R 746 West Coast of India, Sheet 9.
- R 1101 North Pacific Ocean. — Marianas or Ladrões islands.
- R 2009 The Great Bahama Bank, Sheet 2.

- N 2256 Baltic. Gulf of Riga. — Port of Riga.  
 † 74 Spain, North Coast. — Portugalete and Bilbao.  
 T Supplement No. 2 to Norway Pilot, Part III.  
 T Supplement No. 9 to East Coast of the United States Pilot, Vol. II.  
 T Supplement No. 9 to Bering Sea and Strait Pilot.

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1109. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokalla Fyr atter tændt.  
 (U. f. s. Nr. 15/461. Helsingfors 1932.)  
 Ulkokalla Fyr paa c.  $64^{\circ} 20' N.$   $23^{\circ} 27' E.$  er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 5/175 1932.)
1110. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Fyrskib genudlagt.  
 (U. f. s. Nr. 15/460. Helsingfors 1932.)  
 Fyrskibet *Helsingkallan* paa c.  $63^{\circ} 37' N.$   $21^{\circ} 49' E.$  er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 45/2410 1931.)
1111. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tallörn. Vrag afmærket.  
 (U. f. s. Nr. 15/453. Helsingfors 1932.)  
 Vraget af Galeasen *Konstantin*, hvorfra Lastebommen rager over Vandet, ligger sunket i 16 m Vand paa c.  $60^{\circ} 11' N.$   $25^{\circ} 21' E.$ , c. 1500 m NE. for *Tallörn* Fyr. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, er udlagt c. 10 m SW. for Vraget.
1112. Finland. Finske Bugt. Edwardsgrund Lystønde genudlagt.  
 (U. f. s. Nr. 15/454. Helsingfors 1932.)  
 Lystønden *Edwardsgrund* paa c.  $60^{\circ} 30' N.$   $28^{\circ} 16' E.$  er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 51/2719 1931.)

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

1113. Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 Fyrskibet *Halskov Rev* paa c.  $55^{\circ} 20' N.$   $11^{\circ} 03' E.$  er midlertidig inddraget for Eftersyn og erstattet med en hvid Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet.  
 (E. f. S. Nr. 21/987 1932. Fyr-Fort. Nr. 328.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1114. Danmark. Kattegat. Sletterhage SE. Stenpulle fundet. Midlertidig Afmærkning udlagt. Anvisning.  
 Ved en nylig foretagen Eftersøgning er fundet en Stenpulle med 8,2 m Vand paa  $56^{\circ} 03' 42'' N.$   $10^{\circ} 40' 51'' E.$  i den E.-lige hvide, faste Lysvinkel i *Sletterhage* Fyr.  
 Som midlertidig Foranstaltning er udlagt en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, og en grøn Vragvager med 2 grønne Flag henholdsvis 75 m og 50 m NE. for den nyfundne Stenpulle.  
 Det tilraades dybtgaaende Skibe at gaa tæt N. om Vraglystønden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAPSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	
	Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPØRØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

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

## Owners' & Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

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



## Forsikrings-Aktieselskabet "SKANDINAVIA"

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

**A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI**

TØRDOK 380'

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

**O/Y HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

**ULEABORG & HAUKIPUDAS**

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association

Spansk Vicekonsulat

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

**D. EKLOF & Co.**

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

**O. W. HACKLIN & Co.**

Skibsmæglere — Befragtning

Forsikring — Havariløgere — Speditører

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

Dansk Vicekonsulat

**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**

(Björneborg's District) FINLAND

**Hellerup Kulimport A/s**

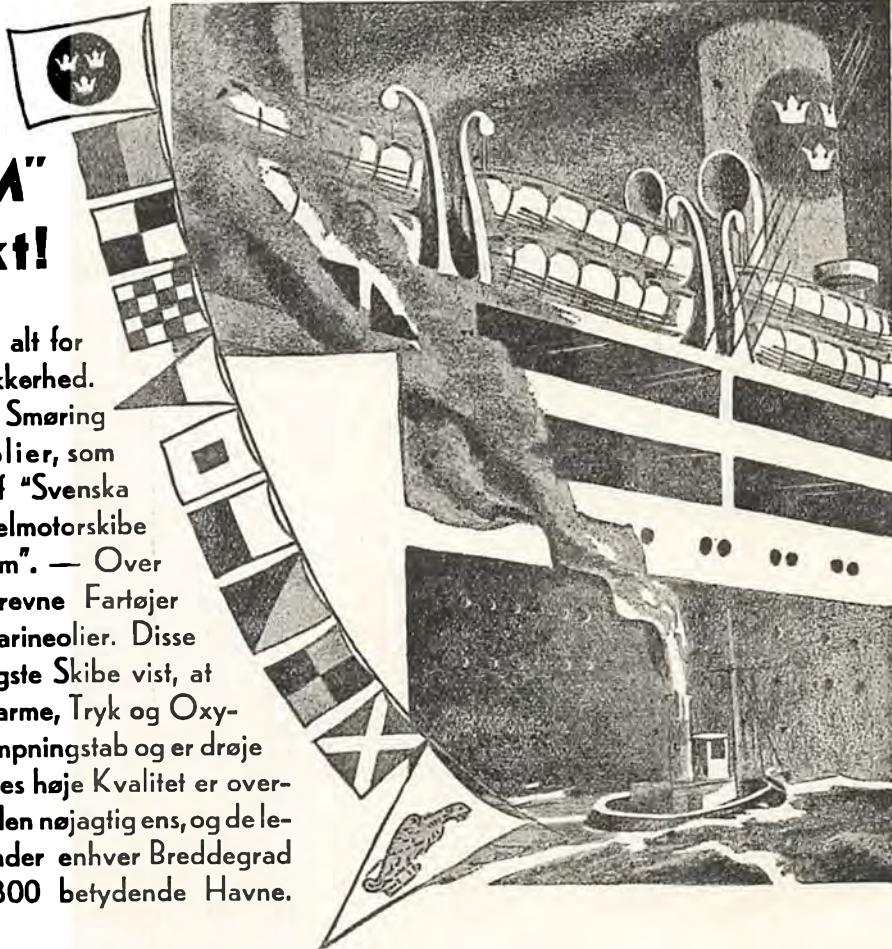
TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**"KUNGSHOLM"  
smøres korrekt!**

De store Passagerlinier gør alt for at sikre deres Skibe Driftssikkerhed. Et Led heri er Maskinernes Smøring med Gargoyle Marineolier, som f. Eks. ogsaa anvendes af "Svenska Amerika Linien"s store Dieselmotorskibe "Kungsholm" og "Gripsholm". — Over 65% af Verdens motordrevne Fartøjer smøres med Gargoyle Marineolier. Disse Specialolier har i de hurtigste Skibe vist, at de med Glans modstaar Varme, Tryk og Oxydering. De har ringe Fordampningstab og er drøje og økonomiske i Brug. Deres høje Kvalitet er overalt i Verden nøjagtig ens, og de leveres under enhver Breddegrad i over 300 betydnende Havne.



# GARGOYLE MARINE OLIER

VACUUM OIL COMPANY A/s

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 25

FREDAG 17. JUNI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**EX HOLLANDIA LUX** – Saa enedes altsaa de politiske Partier, og Forliget er blevet en uundgaelig Række Ekstrabyrder for Befolkningen i Form af nye og svære Skatter, baade direkte og indirekte. Mellem de nye Skatter er ogsaa den Kaffetold, som betegner de Konservatives Bidrag til Konfliktens Løsning. Nu faar man haabe, at Situationen ude og hjemme lysner tilstrækkeligt til, at Erhvervene og Samfundet kan bære disse nye Byrder.

Samtidig med denne Bebudelse af øgede Toldbyrder forlyder det, at Hollands Repræsentant ved Oslo Staternes Møde i Hamborg i Morgen vil fremkomme med et Forslag, der gaar ud paa, at samtlige Oslo Stater højtideligt forpligter sig til ikke at øge sine Toldsatser i de næste 12 Maaneder, og at de i hvert af de efterfølgende tre Aar nedsætter de eksisterende Toldsatser med 10 Procent. Holland foreslaar ligeledes, at Oslo-Gruppen bør udvide sine Rammer og optage enhver Stat, villig til at acceptere Toldnedsættelses-Forslaget, og da navnlig de Stater, der maatte have Interesse i med de nuværende Oslo Stater at forhandle i Fællig med England om de fremtidige Handelsoverenskomster.

Det hollandske Forslag er i enhver Henseende dets Udenrigsministeriums store Traditioner værdig. Den moderate Form og Fritagelse for utopiske Krav vil lette dets Gennemførelse. Der er ingen Tvivl om, at Verdenshandlens Genoptagelse i dens lidligere Udstrækning i høj Grad beror paa, at Toldmurene gøres lavere Verden over, og de mange Restriktioner og Reguleringer forsvinder. Forligets Toldforhøjelser skulde gerne være de sidste Ofre vi bragte Protektionismens Gud, og vi kommer aldrig af med dem igen, med mindre dette sker gradvis som paa den af Holland foreslaede Maade. Der er efterhaanden lusket saa mange og saa høje Toldsatser ind i vor økonomiske Lovgivning, at Begrebet Frihandelslandet Danmark er ren og skær Fiktion. Der eksisterer intel Toldbeskyttelsesland i Verden, som vi har moralsk Ret til at kaste Sten paa.

**NORDMÆNDENE  
VISER VEJEN  
FREMAD**

Skibsreder, Konsul Chr. Andersen efterlyste sidste Uge i *Scandinavian Shipping Gazette* Manden, der kan samle Rederne til en Fællesaktion til Gennemførelse af den Forhøjelse af Fragterne, som alene kan redde Erhvervet. Mens der søges efter denne Skibsfartens Joshua, har Norge i disse Dage paa et enkelt Felt indenfor Skibsfarten stiftet en Organisation, der i mangt og meget kan minde om det Forslag, som Generalkonsul Gustaf E. Sandström har fremsat om Diktatorer for de forskellige Fragtmarkeder. Den norske Organisation er stiftet af Rederier af Motorskibe, som gaar i Fragtfart med saakaldte rene Olier, og den er blevet givet Navnet *Tankskibscentralen*. Ifølge *Norges Handels og Søfartstidende* skal Centralens Bestyrelse fordele Med-

## TO INTERESSANTE UDNÆVNELSER

Omtrent paa samme Tid har baade P. & O., det gigantiske engelske Skibsfarts-Koncern, og Norddeutscher Lloyd udnævnt nye Generaldirektører. Som bekendt døde for ganske nylig Lord Inchcape, den geniale engelske shipping man, og paa en Generalfor-



The Hon. ALEXANDER SHAW,  
Generaldirektor for P. & O.

samling i Peninsular & Oriental Steam Navigation Company blev det vedtaget at vælge hans Svigersøn, The Hon. Alexander Shaw til hans Efterfølger.

Mr. Shaw er ikke et nyt Ansigt i den internationale Skibsfart. Siden Krigen har han spillet en meget betydelig Rolle indenfor de engelske Skibsfarts-Sammenlutninger. Han har saaledes været Præsident for



Geheimrat, Dr. HEINRICH F. ALBERT,  
Generaldirektor for Norddeutscher Lloyd.

Chamber of Shipping og Formand for de engelske Rederes Parlaments Komité, og han repræsenterer Skibsfarten i Bank of Englands Direktion. Under Svingfaderens Sygdom var han konstitueret Generaldirektor for det store Selskab.

Geheimrat Albert er derimod en ny Mand i Skibsfartens Historie. Ligesom afdøde Geheimrat Stimmung, Norddeutscher Lloyd's tidligere Generaldirektor, har Dr. Albert haft sin Karriere i Regeringstjenesten, henholdsvis i Indenrigsministeriet og som udsendt Diplomat. Han sad ogsaa i Dr. Cuno's Re-

gering som Genopbygningsminister og er altsaa nu igen blevet Kollega til Cuno, der som bekendt er Generaldirektor for Hamburg-Amerika Linien. Det er Selskabets økonomiske Genopbygning, der bliver Dr. Albert's særlige Mission, dets rent søfartsmæssige Ledelse er i de bedst mulige Hænder, nemlig Generaldirektor Glässel's.

Fortsat fra foreg. Side.

lemmernes Tonnage paa Markedet og bestemme, hvorvidt Skibe skal lægges op.

Mange Redere haaber, at det gode norske Eksempel vil blive efterfulgt ogsaa paa andre Felter. Det vil saaledes i Længden vise sig umuligt at chartre Skibe til Rusland paa anden Maade. Den enkelte Reder vil ikke være i Stand til at opnaa tilstrækkeligt gode Betingelser fra Soviet's Skibsfarts-Diktatur, saalænge Tonnage-Udbud er saa meget større end Begæret for Tonnage. Kun et Diktatur kan forhandle paa lige Fod med et andet Diktatur.

### Oplægningerne stiger igen!

*Nedgangs-Kurven i Oplægningerne er standset. Nu gaar Kurven atter opad. Denne Uge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse 88 Skibe, 207,004 Bruttotons, 320,984 Dødvægttons, altsaa en Stigning paa ca. 14,000 Tons fra sidste Uge. Foruden denne Stigning er der ogsaa en Stigning i de oplagte Skibe, der tilhører Redere, der ikke er Medlemmer af Rederiforeningen.*

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Maj Maaned 1932.

Antallet af de i Maj Maaned indgaaede Skibe var 317 med 200,860 N.R.T. mod 359 Skibe med 216,312 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 314 med 204,623 N.R.T. mod 373 Skibe med 225,441 N.R.T. i April.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 179 med 118,219 N.R.T. i Ballast, medens 31 Skibe med 13,344 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj 1931 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 543 med 358,865 N.R.T. og af da udgaaede 551 Skibe med 357,596 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 66 Skibe med 37,547 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 102 Skibe med 39,764 N.R.T. som Nr. 1; Sverige med 46 Skibe med 21,626 N.R.T. er Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danzig	2	—
Danmark	66	37,547
Tyskland	102	39,764
England	12	17,564
Estland	9	2,055
Finland	12	10,193
Frankrig	6	7,280
Grækenland	3	7,011
Holland	8	4,026
Italien	4	12,440
Jugoslavien	1	2,204
Letland	0	7,689
Lithauen	2	592
Norge	11	9,280
Panama	1	147
Polen	23	21,442
Sverige	46	21,626



## TRAFIKKEN PAA KIELER-KANALEN I 1931

Nation	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Lægtre		I alt		I alt	
	Antal	NRT.	Antal	NRT.	Antal	NRT.	Antal	%	NRT.	%
Tyskland .....	11,112	6,328,598	18,660	936,687	638	227,616	30,410	73.75	7,492,901	46.61
U. S. A. ....	27	92,234					27	0.07	92,234	0.51
Belgien .....	29	36,158					29	0.07	36,158	0.22
England .....	693	1,024,973					693	1.68	1,024,973	6.38
Danmark .....	1,624	1,095,859	340	25,677			1,964	4.76	1,121,536	6.98
Danzig .....	87	122,377					87	0.21	122,377	0.76
Frankrig .....	295	353,154	1	32			296	0.72	353,196	2.20
Latvia .....	358	393,639					358	0.87	393,639	2.45
Holland .....	589	538,539	1,893	180,312			2,482	6.02	718,851	4.47
Norge .....	815	812,349					815	1.98	812,349	5.05
Rusland .....	381	595,861					381	0.92	595,861	3.77
Finland .....	715	655,321	37	9,978			752	1.83	665,299	4.14
Sverige .....	2,004	1,311,787	88	8,338			2,092	5.07	1,320,125	8.21
Andre Lande .....	755	1,317,578	92	8,908			847	2.05	1,326,486	8.25
Ialt .....	19,484	14,678,433	21,111	1,169,932	638	227,616	41,233	100.—	16,075,981	100.—
I alt, 1-4-30—31-3-31 .....	23,844	18,784,583	19,981	1,122,569	954	383,775	44,779	—	20,290,927	—

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 14. Juni 1932.

## MIDDELHAVET

I Løbet af de sidste Par Maaneder er en hel Del af de mindre Baade taget ud fra Oplægning og beskæftiges nu hovedsagelig i Trælastfarten.

**Til Gengæld er flere større Baade og der iblandt mange Motorskibe - fortaget i Pælene, men saavel talmæssigt som udregnet i Tons d. w. er den oplagte Tonnage betydeligt reduceret.**

Forhaabentlig kan Trælasten holde Skibene i Gang uden direkte Tab over hele Sæsonen og de oversøiske Markeder maa vel lidt efter lidt komme over de nuværende desperate Tilstande, saa ogsaa de større Baade kan komme ud at sejle. Udsigterne i Øjeblikket er rigtignok særdeles mørke, da Raterne er kommet saa langt ned, at enhver Mulighed for Sejlads paa Fornuft-Basis nu er udelukket.

## TRÆLASTMARKEDET

er noget fastere, særlig for russiske Forretninger, men for at faa noget ud af Sejladsen maa Fragterne meget højere op. Med de nuværende Fragter slaar og falder det hele med Ekspeditionerne og Indtagendet og den mest nøgterne Kalkulation kan let kuldkaastes, hvis noget slaar fejl. Fra Sverige/Finland offereres Lasterne mere end sparsomt, og der er ikke megen Variation i Raterne. Midtsverige/London gøres til 32/6 33/-, Sydfinland/London 30/- 30/6d. Umeå/Southampton betalte 40/6d. for 525 Std. Frederikshavn/E.C. 9/1,100 Fv. 30/- 31/-, Basis West Hartlepool, Hernø-sand/Grangemouth 900 Std. 30/-, Trångsund/Cardiff 635 Std. 36/-.

Leningrad: 1,000 Stds. Hull, 39/6d., prompt; 1,200 Fv. E.C. 34/-; 600 Std. Ustluga/London River 41/-.

Hvidehavet: Archangel: London 1,150 Std. 51/6 1,500 Std. 50/-, 950 Std. 52/-, Odense 680 Std. 51/-, Bremen 540 Std. 52/6. Delfziel 840 Std. 49/-, Holland 1,000 Std. 47/6, Rotterdam 1,550 Fv. 40/3. Mesanc/Hull 700 Std. 54/3, West Hartlepool 700 Std. 54/-, Omega/Sharpness 1,765 Std. 50/-.

## KUL, KOKS etc.

Kun i yderste Nødtilfælde gaar Tonnagen ind for Kul eller Kokslaster, de faste Kuldragere undtaget, og Markedet har en noget fastere Tendens, men dermed er ogsaa alt sagt.

Danzig/Vestitalien noterer 8/3 8/6 for 3/4,000 Tonner, 6d. mindre for store Baade; Rotterdam/Genua 6/9 3/4,500 T., Marseille 7/3 4/4,500 T. Fra Østkysten og Wales indikeres noget mindre end i forrige Uge til Genua saa vel som til de østlige Middelhavshavne og alle andre Noteringer er uforandrede — til Trods for et ualmindelig slet hjemgaaende Marked. Fosfat, Erts eller Esparto er ikke værd at røre ved.

Sortehavet er et fuldstændig blankt Marked og fra Donau noteres kun 14/6 15/- til Danmark for 4,000 Tonner, 15/- 15/6 3,000 Tonner; noget mere kan maaske opnaas, men Efterspørgslen er og bliver minimal. Til Kontinentet offereres intet udover Parcels til minimale Rater, hvis 8/- 10/- kan kaldes for Rater.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Forth/Wales el. Kontinentet/Canada betaler 6/6 4/6,000 Tonner, 7/- mindre Størrelser. Det forlyder, at Amerika paatænker en høj Told paa Import af Kul, saa dette Marked maa der indtil videre ikke regnes med. Korn Montreal til A/R. kan ikke komme over 6½ c. berth, 7 c. full charter. Korn Northern range/Rio faar Tonnage til 11/- og Sukker Cuba/U.K. 13/7½ à 13/9. Gulfen/Grækenland indikerer nu kun 2/9d. og Kul Vestitalien \$1.60, Bordeaux \$1.50, Monte Video \$1.80.

Vancouver/Europa indikerer for August Lastning ca. 20/- 21/-, helt prompt 17/3 18/-. Prince Rupert/U.K. Kont. ses sluttet til 18/3 for 7,400 T. Option Shanghai \$2.40 (kanadisk Mønt).

## SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires har gentaget 9/6d. for fuld Ladning Kul, 10/- med Option Koks og generals, men Raterne er nu igen svagere og en mindre Baad ses sluttet fra Immingham til Buenos Aires til 9/-. Det hjemgaaende Marked har været noget bedre i de sidste Dage, og uden at gaa i Detailler anføres nogle af de seneste Afslutninger:

8,400 T. San Lorenzo/Antwerpen 14/- Juni; 5,500 T. San Lorenzo/U.K. H/II 15/6 Juni; 6,800 T. Rosario/U.K. H/H 16/- Juli/August. San Lorenzo/Danmark blev sidst gjort til 16/6 Basis en Havn Juni og lignende indikeres for Juli/August.

## Fra SØ, HAVN og VÆRFT

### Ny Sømandspræst i Hamborg

Bestyrelsen for dansk Sømandsmission i fremmede Havne har nu antaget cand. teol. Leif Lam, der for Tiden er Lærer ved Børkop Højskole i Jylland, som Sømandspræst i Hamborg. Han er født i København 1906 som Søn af Artillerimester i Marinen M. A. Lam.

### Faldet over Bord og druknet

Landmand Chr. Lützen, Hylke Mark, har gennem Østasiatisk Kompagni faaet Meddelelse om, at hans 20aarige Søn Henry er faldet over Bord fra et af Selskabets Skibe, som en af de sidste Dage i Maj afgik fra København mod Brasilien som Maal, og druknet.

### Fiskeri-, Søfarts- og Erhvervsudstilling i Esbjerg 20. Juni til 10. Juli 1932

Paa en mærkelig Maade har Esbjerg trods det gamle Ord om ikke at bygge paa Land.

»Som en Maageflokk paa Sandet dine Mænd slog ned«, hedder det billedlig korrekt om Byens Pionerer i Stuckenbergs Digt. Paa en Brink — »Esbjerg Kløv« kaldet — blev de første Spadestik til Byggearbejde gjort af Pionererne for 64 Aar siden, og nu er der en Storby.

Grunden hertil er Havnen, og hvilken mægtig Betydning Havnen har haft, maales maaske bedst ved et Par Tal:

I 1880—81 var den samlede Indtægt 40,600 Kr., i 1930—31 var den oppe paa 2,402,000 Kr., altsaa en Tredobling i Løbet af 50 Aar, og ikke uden Grund kan det siges, at Esbjerg Havns eventyrlige Udvikling har præget Byens økonomiske Liv og Struktur. Den har Landets største Landbrugsudførsel, men Hundreder og atter Hundreder af lætbyggede Fiskerkullere stævner Døgn efter Døgn Aaret igennem for at hente Havets Høst. Af Esbjergs samlede Indtægter i 1931—32 paa godt 28 Mill. Kr. udgjorde Fiskeriet omkring ved en Fjerdepart. Hvad var da mere naturligt, end at Borgerne i denne By gennemførte Tanken om Danmarks første organiserede Fiskeri- og Erhvervsudstilling. Paa den store Plads, kaldet »Markedspladsen«, nordvest for Byen, hvor Vejene fra Varde og Hjerting løber sammen, er Udstillingens Bygninger opført og kan lages i Brug for Opstilling etc. i denne Uge. Stedet tillader den besøgende en vid og pragtfuld Udsigt over By, Havn og Hav, og de monumentale Bygninger, skabt ved Samarbejde mellem J. Øhlenschläger som Arkitekt og Tegneren Thor Bøgelund, spænder henover en Grundflade paa ikke mindre end 3600 Kvadratmeter, hvortil kommer store Friluftsudstillinger og Forlystelsespark samt en stor Rutschebane.

Udstillingen omfatter: en Erhvervsudstilling, repræsenterende danske og udenlandske Firmaer, som har Tilknytning til Fiskeriet, en historisk Udstilling, der ved en fyldig Modellsamling viser Fiskeriets Udvikling i Danmark, en populær-videnskabelig Udstilling bl. a. omfattende Dana-Ekspeditionens enestaaende Resultater, en stor Grønlandsudstilling, en Udstilling fra Fyr- og Vager- samt Lods væsenet, et Tunnel-Akvarium med Panoramaer fra Havets Plante- og Dyreliv.

Løvrigt vil der paa Udstillingen ved Foredrag og Films, bl. a. den interessante, specielt optagne Film om Nord-søfiskeriet og dets esbjergenske Basis, blive gjort en Indsats af yderligere oplysende Karakter. Desuden vil der — naturligvis! — ogsaa findes en moderne Fiskerirestaurant og arbejdende Fiskekøkkener. Paa Udstillingen vil Danmark, England, Norge, Sverrig og Tyskland være repræsenteret.

Midt i en Krisetid med spærrede Horisonter og med

FRAGTBRETNINGEN fortsat

### ØSTEN

Del australske Marked er en Bedrøvelighed. Fra Sydlandet til Europa rapporteres sluttet til 21/- og dermed maa Bunden være naael. Mauritius/U.K. har laget 2 75/8,700 Tonnere per Sept. à 18/-, Kolsichang og/eller Rangoon/6 Havne Cuba 29/-, Saigon/Havre og Dunkirk 22/6, Dalny/Hull 20/3d., Dalny/Rotterdam-Hamburg 19/-. Sydafrika/U.K. noteres i 16/16/6.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 4,000 T. 50 c. og 60 c.; 3,700 T. 65 c., 3,600 T. 70 c. 2,500 T. 82½ c., 2,400 T. 85 c. Trip over: 3,300 T. del. Philadelphia 95 c.

Vanskeligheder, der ofte hæmmer Foretagsomheden ud over det sigtsmæssige, vil denne Fiskeri- og Erhvervsudstilling virke som et Solstrejf ind over en lung og graa Dag.

I en for vort Fiskeri og Søfart særlig saa kritisk Tid tør man haabe, at det store Arbejde, der er sat ind paa at gøre Esbjerg Udstillingen saa smuk og storslaaet som mulig, vil bære Frugt i stort Besøg paa Udstillingen.

### SKIBSTRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstatistene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931 . . .	5,596	9,479,068	4,550	7,393,760
1932 . . .	4,735	7,447,555	3,918	5,855,107
Forsk.: ÷	861	÷2,031,513	÷632	÷1,538,652

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931 . . .	4,709	5,683,601	4,331	7,911,406
1932 . . .	4,389	4,511,916	3,850	6,897,904
Forsk.: ÷	320	÷1,171,685	÷472	÷1,013,502

I de første fem Maaneder af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 549,651 Tons større og 1,042,797 Tons mindre end til Antwerpen.

### God Skipperhistorie.

Paa en Damper i det stille Hav drøftede Kaptajnen og den eneste Passenger lukulliske Herligheder, fortæller Peter Plys i »Berlingske Tidende«. De nævnte begge, hvad de havde faaet af mærkelige Retter, lige fra Hajfinnesuppe til kinesiske Æg, Elefanthjerte og dansk Sødsuppe. Med et siger Passageren:

— Har De nogensinde faaet Neger?

— Holder meget af Neger! Morsomt, at De netop nævner det, da vi netop i Morgen kommer ind til det Sted, hvor man efter min Mening faar den bedste Neger hindsides Ækvator.

— -- —

Dagen efter sendte Kaptajnen en Skibsdreng i Land med Besked til en Restauratør, han kendte. Beskeden gik ud paa, at Restauratøren skulde servere en god, krydret Oksebøf, naar Kaptajnen kom og bad om »Neger«.

Kaptajnen og Passageren kom, og let nervøs bestilte Passageren to gode, møre Negerbøffer!

— To Neger, ja vel, Hr.! Fin Neger i Dag.

Bøfferne kom, Passageren smagte paa et Stykke, spyttede saa ud og sagde dybt indigneret:

— Fy for Pokker! Det er jo Dauseneger!

### Traadløst Jubilæum

»Hellig Olav« fik i disse Dage for 25 Aar siden indlagt traadløs Telegraf som det første danske Passagerskib.

## PERSONALIA

### Sølvbryllup

Kaptajn H. Mortensen og Hustru, Vesterhavsgade 61, Esbjerg, fejrer Mandag den 20. Juni deres Sølvbryllup. Baade Hr. og Fru Mortensen er barnefødt paa Fanø. Kaptajn Mortensen har i en Aarrække været Fører paa S/S »Merkur«, Esbjerg-Hamborg Ruten.

### Skibsfører-Jubilæum

Fører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn C. Knudsen, kunde i Mandags fejre sit 25-Aars Skibsfører-Jubilæum i Kompagniets Tjeneste, hvor han har virket siden dets Start.

### Dødsfald

En i Søfartskredse meget kendt Mand, Hr. G. Schønberg, mangeaarig Medindehaver af Firmaet P. Bornholdt & Co., er den 10. ds. afgaaet ved Døden i sit Hjem ved Reval. Paa Grund af sin sjældne Dygtighed og store personlige Elskværdighed var Hr. S. ualmindelig afholdt. I 1928 fejrede han sit 50 Aars Jubilæum hos P. B. & Co. under stor Deltagelse fra Nær og Fjern. Han blev ca. 69 Aar gammel og levede de sidste Aar et tilbagetrukket Liv.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## VÆRDIEN AF ET BJERGET SKIB

En af de Faktorer, man maa have konstateret, førend man med Nøjagtighed kan udregne Belønningen for en Bjergning, er Værdien af det bjergede Skib. I mange Tilfælde lader denne Værdi sig konstatere uden Vanskelighed. Parterne, der indgaar Bjergningskontrakten, kan have naaet til Enighed om, hvilken Værdi, Skibet skal ansættes til, eller hvis de ikke kan naa til en saadan Enighed, vil Værdien blive fastsat af Admiralitetsfogeden (the Admiralty Marshant) paa Begæring af Retten. I Undtagelsestilfælde kan den fastslaaede Værdi ændres af Retten. Et Eksempel herpaa har vi i »Castor«-Sagen. Det bjergede Skib var et Oljetankskib, der efter at være gaaet i Brand blev bugseret til et sikkert Sted ca. 180 miles borte. Skibets Værdi var blevet fastsat til £72,820.—, men Vurderingsmanden havde glemt at tage den Omstændighed i Betragtning, at Skibet var time-chartret ud paa gunstige Vilkaar. Under Hensyntagen hertil krævede Bjergerne en Belønning, der var baseret paa en højere Vurdering, og i sin Dom udtalte Præsidenten for »the Admiralty Division«, at den egentlige Værdi af det bjergede Skib var £85,000. Dommeren henviste iøvrigt til »Harmonides«-Sagen (1903), hvori en Havarisag Skibets Værdi var sat efter dets Værdi som Led i en »going concern«. I saa Tilfælde kan Skibets Værdi ikke konstateres ved blot at tage Hensyn til den gældende Markedsværdi. Dommeren refererede ogsaa til Hohenzollern-Sagen (1906), hvor det samme Princip var blevet lagt til Grund i et Bjergningstilfælde. Han mente ikke, at man ved Dommen i »San Onofre«-Sagen (1917) vilde vise en Tilbojeligbed til at forlade dette Princip, til Trods for at Sir Samuel Evans under den Sag havde udtalt, at Forholdet mellem Rederne og Befragterne ikke var noget, der vedkom hverken Retten eller Bjergningsselskabet. Noget Hensyn, sagde Præsidenten for »the Admiralty Division«, idet han afsagde sin Kendelse, maa der tages til Certepartiet, og i Overensstemmelse med denne Overbevisning kom han til ovennævnte Konkusion. Det er sandt nok, at i »San Onofre«-Sagen var den Time-charter Rate, man undlod at tage i Betragtning, ikke lønnende, saa at den (hvis man havde taget den i Betragtning) vilde have tenderet mod at sænke Værdien, og det er tilmed ogsaa sandt, at, som omtalt af Dommeren i »Castor«-Sagen, Sir Samuel Evans i et andet Tilfælde tog Hensyn til Certepartiet ved Fastsættelsen af Værdien af et bjergel Skib, men tager man alle Dommene i Betragtning, er det ikke ganske klart, hvad der skal anlægges som Maalestok for det bjergede Skib, d. v. s. *det er ikke helt indlysende under hvilke ekeptionelle Omstændigheder eller i hvilken*

*Grad den Værdi, Skibet har for Rederne eller Markedsværdien, skal tages i Betragtning.*

Lloyds List.

\*\*\*

## KLAGE OVER RØDSKÆR TAAGESIGNAL

Undertegnede tillader sig hermed at sende følgende Klage over Rødsvær Taagesignal, og beder Dem optage den i Deres ærede Blad, da jeg paa denne Maade mener Fejlen sikrest vil blive rettet fra de finske Autoriteters Side.

Paa en Rejse fra Kiel til Leningrad i Maj Maaned d. A. mødte Skibet stærk Taage fra Hamneren til Hogland. Rødsvær Taagesignal udeblev aldeles, og da Hogland naaedes og Taagen lettede, viste det sig, at Skibets Kurs har gaaet ca.  $\frac{1}{8}$  Sml. af Rødsvær. Jeg præjedes af flere modgaaende Skibe, der ligeledes forgæves havde ventet at faa Rødsvær Taagesignal. Ved Ankomsten til Leningrad fik jeg at vide, at alle Skibe i den Taage forgæves havde afventet Rødsvær Taagesignal, og et enkelt Skib vilde absolut have paasejlet Rødsvær, hvis ikke Is havde forhindret dette.

Jeg mener det er absolut paa Tide, at denne mangelfulde Paapasselighed af Mandskabet paa Rødsvær Fyrskib paatales til de finske Autoriteter.

I Haab om, at denne nødvendige Klage hurtigt vil blive taget til Efterretning, forbliver jeg

Med Højagtelse

R. Löber.

Fører af s/s »Hertha Mærsk«.

## LÖNNINGERNE PAA DE TYSKE VÆRFTER

Da Forhandlingerne mellem Arbejdsgiverne paa de tyske Værfter og de tyske Værftsarbejderes Forbund om Lønningsspørgsmaalet har vist sig at være resultatløse, har Arbejdsgiverne givet Varsel om Lønnedsættelse fra forrige Mandag at regne. Af Bekendtgørelser, der var opslaaede paa Værfterne, fremgik det, at de Arbejdere, der var uvillige til at gaa med til Lønnedsættelsen, vilde faa deres Afsked.

Paa Bremer-Vulcan-Værftet afgjorde Arbejderne Spørgsmaalet ved Afstemning. Af de organiserede Arbejdere stemte 636 imod og 117 for Forslaget, medens Tallene for de uorganiserede var henholdsvis 112 imod og 90 for. Man maatte vente, at der vilde blive Strejke. Bremer-Vulcan-Værftet er et af de travleste Værfter i Tyskland. To 16,000 Ton Motor-Tankskibe til Standard Oil Company er under Konstruktion og skal leveres i Løbet af Efteraaret.

## DANSKE SKIBE GENNEM KAISER WILHELM KANALEN 1931—32

Maaned	Damp- & Motorskibe		Sejlskibe		I alt	
	Antal	NRT.	Antal	NRT.	Antal	NRT.
April .....	145	88.826	114	9.939	259	98.765
Maj .....	171	121.322	20	1.235	191	122.557
Juni .....	159	109.365	25	1.474	184	110.839
Juli .....	154	119.985	14	1.003	168	120.988
August .....	152	111.151	24	1.685	176	112.836
September .....	139	99.438	28	2.602	167	102.040
Oktober .....	159	124.147	24	1.148	183	125.295
November .....	145	99.947	28	1.639	173	101.586
December .....	123	74.466	13	1.044	136	75.510
Januar .....	107	58.939	16	1.248	123	60.187
Februar .....	86	44.807	17	1.362	103	46.169
Marts .....	84	43.466	17	1.298	101	44.764
<b>Total 1-4-31—31-3-32 .....</b>	<b>1624</b>	<b>1.095.859</b>	<b>340</b>	<b>25.677</b>	<b>1.964</b>	<b>1.121.536</b>

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

KALUNDBORG

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

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

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

**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

ASSENS

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

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

KOLDING

**A. GJØRDING**  
**KOLDING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING ·-· KLARERING ·-· SPEDITION ·-· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

ESBJERG

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

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

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**  
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

*Dampskibsreder*  
*Dampskibs- og Havariagent*  
*Befragtningsforretning*

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

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi  
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariuson«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Edsvoren Skibsmægler*

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

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

## UHYGGELIG OPLEVELSE PAA SØEN

Lørdag Aften er Kaptajn Søren B. Fisker, Sønderho, afgaaet ved Døden efter længere Tids Sygeleje, 83 Aar gammel.

Søren Fisker kom faa Dage efter sin Konfirmation til Søs med sin Faders Skonnert, tog senere hen med andre Skibe og gennemgik de forskellige Grader, hvorefter han tog Navigatørexamen og sejlede nogle Aar som Styrmand. I 1880 kom han ud for en lige saa mærkelig som uhyggelig Oplevelse paa Søen, en Oplevelse, der senere satte sit Præg paa ham. Han var Styrmand paa Skonnerten »Sofie«, ført af Kaptajn Jes Kroinann af Sønderho. Skibet var paa Rejse fra Pillau til Sunderland med Trælast, da det ved Skagen kom ud i en haard Storm. Stormen tiltog for hver Dag, der gik, og den 10. December var Stormen særlig haard. Skibet bar klodsrebede Sejl og trodsede, stærkt krængende, de stærke, hvidtoppede Søer og stod udover Vesterhavet.

Besætningen var udmattet og fik ingen Madro eller Hvile, saa omsider gav Kaptajnen Ordre til, at Styrmanden og Kokken, en Søn af Kaptajnen, skulde gaa ned i Kahytten, hvor Bordet stod dækket, for at faa noget Mad og hvile et Par Timer, saa at de senere hen kunde overlage Vagten for to andre af Mandskabet.

Efter at have nydt et Maaltid Mad lagde de to trøtte Sømænd sig til at sove paa en Bænk, der var anbragt i Kahytten, men pludselig vaagnede de op og mærkede, at Skibet var kastet helt rundt og at de befandt sig i fuldstændigt Mørke. De forstod snart, at Skibet var kuldsejlet og at Kaptajnen og den øvrige Besætning var blevet Dødens Bytte, medens de to tilbageblevne nu sad indespærrede i Kahytten. De slog et Skotte itu og fandt saa Vej til Agterdørken, og her fandt de, skønt Vandet strømmede ind i Skibet, en Plads, der var tør, idet Skibet jo blev holdt oppe af Trælasten. De maatte dog begge sidde med Benene i Vandet, men det var kun det mindste. Snart indfandt Tørsten sig, og de havde ikke Udsigt til at kunne faa Vand til at lække de tørre Ganser med. Atter stod Lykken dem bi, idet et Sirupsanker kom flydende; det fangede Styrmanden med sin Livrem, de fik det aabnet og læskede sig ved Sirupen, der ogsaa indeholdt nogen Næring.

Endnu i 5 Dage sad de i Skibets mørke Rum, da lige med et mærkede de, at Skibet, som havde drevet paa Søen, var stødt mod haard Sandgrund — det var drevel i Land. Lidt senere hørte de Stemmer, og stor blev de-

res Glæde, da de hørte Folkene talte Dansk. De to indespærrede kunde høre Folk gaa paa Skibets Bund, lige nær ved hvor de havde deres Plads, og snart lød der Øksehug, der splintrede Skibets Bund, saa Lyset trængte ind. De to indespærrede raabte om Hjælp og Udfrielse, et Raab, der i første Omgang forfærdede de Mænd, der huggede løs paa Skonnerten, men snart trængte de ind til Kahytten, og de indespærrede blev befriede. De to Sømænd, der var meget udmattede, blev ført til Strandfogdens Gaard i Fjand, hvor de fik en god Pleje og en god Jul. I Løbet af Vinteren kom de atter til Kræfter, og da Foraaret kom tog Fisker atter til Søs som Styrmand, medens den unge Kok fik Ansættelse i en Bank i Ribe, og inden sin Død for faa Aar siden var han avanceret til Bankdirektør.

Nogle Aar senere blev Søren Fisker Fører af Skonnerten »Birgitte Gjø« af Esbjerg, men derefter søgte han Ansættelse paa Vyl Fyrskib, hvor han virkede godt en Snes Aar, indtil han tog sin Afsked med Pension.

Den virksomme Mand kunde imidlertid ikke være uden Beskæftigelse. Han var saaledes efter at have taget Landlov i en Aarrække Bud og Inkassator for Sønderho Sygekasse, Foreningen »Glædelig Jul«, Sønderho Sygeplejeforening og den kommunale Lægeforening. Kaptajn Fisker efterlader sig Hustru og 4 voksne Børn, en Søn er Pedel ved Kvindernes Hus i Esbjerg og en anden Søn er ansat ved Fyrvæsenet. Kaptajn Fisker begravdes Torsdag paa Sønderho gamle Kirkegaard under stor Deltagelse fjern og nær fra.

## Isenkram— Skibsproviantering!

Isenkramfirma ca. 20 Aar velindarbejdet Forretning søger Forretningsforbindelse med Skibsprovianteringsfirma (helst en gros) eller med faguddannet Klerk, med Kapital.

Forretningen er ideel beliggende, glimrende Lokaliteter, god Facade, direkte ved Kaj og Havneplads.

Billet mrk. »Discretion«.

## POSITIONSLISTE

PR. 14. JUNI 1932

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 11.6.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Aberdeen 12.6.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 8.6. til Suez.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, i Dok.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Palermo 10.6. til Casablanca.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Hamburg 11.6. til Schiedam.  
s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Tampa 7.6. til Montreal.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Southampton 12.6.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Panama Canal 3.6. p. R. l. Los Angeles.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 29.5. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 30.5. til Kbhvn. m. fl.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 5.6.  
s.s. *Askø*, Larsen, ank. Leningrad 13.6.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 26.5.  
s.s. *Astrid*, Jacobsen, ank. Raumo 11.6.  
m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Shanghai 12.6.  
m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

### B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 13.6.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Berghus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Piraeus 10.6.  
s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Bordeaux 8.6.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Penang 10.6. til Colombo.  
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Braila 5.6.

- s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Borås 10.6. til London.  
s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leith 11.6. til Thorshavn.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. forv. Buenos Aires 13.6. til Kbhvn. m. fl.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Kbhvn. 13.6.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Nantes 13.6.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Aarhus 11.6. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. St. Johns 7.6. til Hampton Roads.

### C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, i Dok.  
s.s. *Charkow*, Holst, ank. Antwerpen 12.6.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Perth 11.6. til Fremantle.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Pentland 13.6. p. R. l. Baytown.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Genoa 10.6.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Kbhvn. 10.6. p. R. l. Boston Lines.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Barcelona 8.6.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Baltimore 11.6. til St. Nazaire.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Gibraltar 7.6. p. R. l. Odessa.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. 6. 1932

LONDON.....	18,32	MADRID.....	41,50
NEWYORK.....	4,99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	AMSTERDAM.....	203,00
BERLIN.....	118,50	STOCKHOLM.....	94,00
PARIS.....	19,85	OSLO.....	91,10
ANTWERPEN.....	69,65	HELSINGFORS.....	8,55
ZÜRICH.....	97,90	PRAG.....	14,95
ROM.....	25,75		

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NYBORG

**THOMAS WANG**

Edsvoren Skibsmægler

NYBORG

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

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

NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. EDSV.  
SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATS TELEFON 18  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

VEJLE

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, ank. Kbhvn. 12.6.  
s.s. *Dana*, Bang, afg. Uleåborg 11.6. til Cardiff.  
s.s. *Danhild*, Bøsch Kronika, ank. Riga 10.6.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Port Said 9.6. til Singapore  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 19.5. til St. Thomas.  
s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 9.6.  
s.s. *Douro*, Holm, ank. Kbhvn. 12.6.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 11.6. til Thorshavn-Island.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Hatteras 9.6. p. R. t. Rotterdam.

## E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 13.6. til Esbjerg.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Lissabon 10.6. til Gdynia.  
s.s. *Elie*, Clausen, afg. Bona 11.6. til Antwerpen.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. West Hartlepool 10.6.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, pass. Perim 10.6. p. R. t. Colombo.  
m.s. *Europa*, Dahl, pass. Skagen 12.6. p. R. t. Southampton.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Ny-købing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Singapore 11.6. p. R. t. Bangkok.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Florida*, Kolster, ank. Kbhvn. 12.6.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Nantes 10.6.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 10.6.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 8.6.  
s.s. *Frederiksberg*, ank. Leningrad 9.6.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Savannah 2.6. til Rotterdam.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 10.6. til Kbhvn.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Raumo 28.6. til Sorel.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Leningrad 14.6.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Montreal 4.6. til Kbhvn.  
s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Hull 9.6.  
m.s. *Guldborg*, afg. Boston 11.6.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. forv. Aarhus 16.6.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Borvaters 11.6.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Preston 9.6.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 7.6.  
s.s. *Hroar*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.6.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Bronér, ank. Kbhvn. 10.6.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Bona f. B. 9.6. til Chekka (Syrien).  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Montreal 1.6.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 11.6. til Thorshavn.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbhvn. 8.6. til Swansea.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Oslo 11.6. til Antwerpen.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Humborg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Tyne 13.6.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. forv. Kbhvn. 13.6. til Garston m. fl.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Wiborg 9.6. til Hull.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Vejle 12.6.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 13.6.

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

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

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

Tel.-Adr. BYSTROM ULEABORG

ALLE CODER

**WILJO BYSTRÖM & CO.**

SKIBSMÆGLERE og SPEDITÖRER

**ULEABORG & HAUKIPUDAS**

Incl. Ijo - Røyttä

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

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Kbhvn. 13.6.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Halifax 11.6.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Preston 8.6.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.6. til Grønland.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Kbhvn. 9.6.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Volrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 10.6. til Middelfart og Kbhvn.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Houston 11.6. til Rotterdam.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Marseilles 12.6.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Hull 7.6.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 11.6. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Kristianssand 12.6.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 12.6.  
s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Horsens 10.6.  
m.s. *Meonia*, Kolls, pass. Messina 12.6. p. R. t. Genoa.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Melilla 13.6. til Oran.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Rouen 12.6.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Helsingør 15.5. til Buenos Aires.  
s.s. *Nidaros*, Falk, ank. Kbhvn. 13.6.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Korsør 10.6.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Kbhvn. 10.6.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Kenitra 12.6.

**O**

m.s. *Odense*, Willarsen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. Kbhvn. 11.6.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 21.5. til Buenos Aires.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, afg. San Francisco 6.6. til Panama Canal.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 10.6.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kalmar 10.6.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 11.6. til Westb.  
s.s. *Primula*, Hansen, ank. Esbjerg 10.6.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Leningrad 4.6.  
s.s. *Pulaski*, Knøtgen, ank. New York 13.6.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Grimsby 7.6.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Baytown 10.6. til Nyborg.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. forv. Oslo 16.6.

s.s. *Seine*, Bellec, afg. forv. Frederikshavn 13.-14.6. til København.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Leningrad 10.6.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape Verde 12.6. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Danzig 7.6.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Swansea 11.6.  
s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Riga 12.6.  
s.s. *Skodsborg*, afg. Antwerpen 6.6.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 12.6. til Leith-Færøerne.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Boness 11.6.  
s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Gibraltar 12.6. p. R. t. Tripoli (Syrien).  
s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 11.6.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Barry 7.6. til Havana.  
m.s. *Stjerneborg*, pass. Gibraltar 11.6.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 10.6.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Randers 12.6.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea 11.6. til Kbhvn. m. fl.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Aarhus 12.6.  
s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 13.6. til Nakskov m. fl.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Kbhvn. 4.5.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. forv. Havre 13.6. til Bordeaux.  
s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Parkeston 13.6. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, henligger ved Værft.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. Dairen 10.6. til Tsingtao.  
s.s. *Tovell*, Vilsmark, afg. Antwerpen 11.6. til Alexandria.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, ank. Genua 10.6.  
s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 11.6.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 3.6. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, afg. Brunswick 2.6.

**V**

s.s. *Vendia*, afg. forv. Svendborg 15.6.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Grangemouth 8.6.  
m.s. *Victoria* (Orient), ank. Kbhvn. 2.5.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. forv. Königsberg 15.6.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Bahia 5.6. til Kbhvn. m. fl.  
m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 9.6. til Bordeaux.

**Y**

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

**POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 13. JUNI 1932**

3/m *M/Sk. Albert*, Christoffersen, afg. Sundsvall 12.6.  
3/m *Sk. Elisabeth*, Grube, ank. Piteå 12.6.  
3/m *Sk. Frida*, Rasmussen, afg. West Hartlepool 9.6.  
4/m *Sk. Helga*, Petersen, ank. Balbina 7.6.

3/m *Sk. Nathalia*, Rasmussen, ank. Gefle 13.6.  
3/m *Sk. Norden*, Friis, ank. Kalix 12.6.  
3/m *Sk. Zampa*, Hansen, ank. Newcastle 11.6.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.  
GRUNDLAET 1848

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmeild"  
Amallegade 38

Telefon  
Helrup 1619  
Værk.  
Dannise  
Øbro 4198  
Kirsteinsg. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENSE**, er syrefri og renser  
usejrlig. **Bønyt** vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amallegade  
41

KØB DANSK  
BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 28  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL**

**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amallegade 85, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House» 5/7, St.  
Mary Axe..... London



Det populære  
Tuborg  
**TUBORG LAGER OG  
TUBORG PILSNER**

**N. V. Stoomsloopdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amallegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARA«. Telf. Central 1504.

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 15. Juni 1932.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnemang tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

1115. Sverige S.-Kyst. Listershuvud. Laxgrundet Kløkketønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 23/1486. Stockholm 1932.)  
Kløkketønden *Laxgrundet* paa c.  $56^{\circ} 02' N.$   $14^{\circ} 48' E.$  er for Tiden inddraget.
1116. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsund djupränna. Oprensning. Opmaalingsmærker. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 23/1485. Stockholm 1932.)  
I Anledning af en Oprensning af *Kalmarsund djupränna* udlægges midlertidig forskellige Stager forsynet med Flag.  
Søfarende anmodes om at passere *djuprännan* med Forsigtighed, saa at Oprensningsarbejderne ikke generes.  
*Norra anjöringsbojen*: c.  $56^{\circ} 42' N.$   $16^{\circ} 24' E.$   
(E. f. S. Nr. 42/2279 1931.)
1117. Sverige. Gotland E.-Kyst. Klintbroviken Fyr slukket.  
(U. f. s. Nr. 23/1428. Stockholm 1932.)  
*Klintbroviken Fyr* paa  $57^{\circ} 53' 39'' N.$   $19^{\circ} 04' 02'' E.$  er indtil videre slukket.
1118. Sverige. Stockholm Skærgaard. Finnboda Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 23/1484. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Finnboda* paa c.  $59^{\circ} 19' N.$   $18^{\circ} 08' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/36 1932.)
1119. Sverige. Öregrundsgrepen. Løbet til Ängskär. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 23/1426. Stockholm 1932.)  
Stagen paa  $60^{\circ} 30' 15'' N.$   $18^{\circ} 04' 24'' E.$ , ved *Yttre Hämningrund*, er permanent inddraget.
1120. Sverige. Bottniske Bugt. Eggegrund ESE. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 23/1425. Stockholm 1932.)  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $60^{\circ} 43' 18'' N.$   $17^{\circ} 36' 30'' E.$ , ved Grunden *Grussankan*, er permanent inddraget.

- 1121. Sverige. Bottniske Bugt. Agö. Lys- og Fløjtetønde Myran udlægges.**  
(U. f. s. Nr. 21/1284. Stockholm 1932.)  
I Løbet af Oktober d. A. udlægges paa  $61^{\circ} 36' 05''$  N.  $17^{\circ} 28' 46''$  E., S. for Grunden *Myran*, S. for *Hornsudde*, en rød Lys- og Fløjtetønde *Myran*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 7<sup>s</sup>.
- 1122. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet fra Alnösundet til Klingerfjärden. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 23/1423. Stockholm 1932.)  
1. Krydsprikken paa  $62^{\circ} 29' 18''$  N.  $17^{\circ} 21' 12''$  E. paa *Vivstagrundet* er inddraget.  
2. En Stage med Kost er udlagt paa  $62^{\circ} 29' 12''$  N.  $17^{\circ} 21' 10''$  E., S. for *Vivstagrundet*.
- 1123. Sverige. Bottniske Bugt. Germundsö Fyr slukket.**  
(U. f. s. Nr. 23/1422. Stockholm 1932.)  
*Germundsö Fyr* paa c.  $65^{\circ} 26'$  N.  $22^{\circ} 14'$  E. er for Tiden slukket. Fyret tændes atter uden nærmere Meddelelse den 10. Juli d. A.
- 1124. Finland. Finske Bugt. Trångsund. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 15/457. Helsingfors 1932.)  
*Uraansportti södra Fyr* paa c.  $60^{\circ} 37'$  N.  $28^{\circ} 34'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 5/181 1932.)
- 1125. Finland. Finske Bugt. Björkö. Lodsudkigsstation traadt i Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 15/456. Helsingfors 1932.)  
Lodsudkigsstationen *Verkkoniemi* paa c.  $60^{\circ} 17'$  N.  $28^{\circ} 43'$  E. er traadt i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 3/101 1932.)
- 1126. Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. Verkkoluoto Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 15/455. Helsingfors 1932.)  
*Verkkoluoto Fyr* paa c.  $60^{\circ} 18'$  N.  $28^{\circ} 43'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 43/2325 1931.)
- 1127. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Sømærke udlagt. Priemny Fyrskib. Vagt ved Radiostation. Sejlanvisning.**  
(N. f. S. Nr. 24/1846. Berlin 1932.)  
1. En Spirtønde med sort Ballon er udlagt paa  $60^{\circ} 02' 10''$  N.  $29^{\circ} 22' 42''$  E.  
2. Om Bord i Fyrskibet *Priemny* paa  $60^{\circ} 05' 48''$  N.  $29^{\circ} 20' 00''$  E. holdes Vagt ved Radiostationen til følgende Tider: Kl. 0000—Kl. 0600, Kl. 0800—Kl. 1400, Kl. 1600—Kl. 1800 og Kl. 2000—Kl. 2200.  
3. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/976 1932 meddeles følgende Sejlanvisning: For indgaaende skal man fra *Priemny* Fyrskib styre Kurs  $160^{\circ}$  over en Distance af 3,9 Sm til den i Pkt. 1 nævnte Spirtønde, der skal holdes om Bagbord. Derefter holdes ind i *Kronstadt* Ledefyrline.  
For udgaaende styres efter Passagen af Vraget *Oleg* endnu 6 Sm videre i *Kronstadt* Ledefyrline til den i Pkt. 1 nævnte Spirtønde, der skal holdes om Styrbord, derefter styres Kurs  $340^{\circ}$  til *Priemny* Fyrskib.  
4. Om Udlægningen af de 4 Spirtønder med Ballon mellem  $60^{\circ} 02',5$  N.  $29^{\circ} 08',5$  E. og  $60^{\circ} 02',5$  N.  $29^{\circ} 26',5$  E. vil fremkomme nærmere Meddelelse.  
(Kort Nr. 277.)
- 1128. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 22/1661. Berlin 1932.)  
1. Fyret paa c.  $59^{\circ} 54',3$  N.  $30^{\circ} 05',7$  E., paa W.-lige Hoved af N.-lige Dæmning, viser rødt, fast Lys.  
2. Det hvide Fyr med En-Formørkelser paa c.  $59^{\circ} 54',1$  N.  $30^{\circ} 05',8$  E., paa Enden af S.-lige Dæmning, er forandret og viser nu rødt, fast Lys.  
3. Det hvide Blinkfy, med Et-Blink, paa c.  $59^{\circ} 53',1$  N.  $30^{\circ} 11',1$  E., paa W.-Enden af Skilledæmningen, er forandret og viser nu hvidt, fast Lys.  
(Kort Nr. 277.)

**1129. Letland. Irben Stræde. Oplysning om Vrag. Sømærke udlagt.**

(N. f. S. Nr. 22/1662. Berlin 1932.)

1. Vrag findes følgende Steder:
  - a. 57° 40' 43" N. 22° 12' 09" E.
  - b. 57° 39' 36" N. 22° 09' 26" E.
  - c. 57° 39' 45" N. 22° 09' 26" E.
  - d. 57° 39' 52" N. 22° 09' 27" E.
  - e. 57° 39' 57" N. 22° 09' 18" E.
  - f. 57° 40' 00" N. 22° 08' 45" E.
  - g. 57° 40' 11" N. 22° 08' 12" E.
  - h. 57° 40' 26" N. 22° 08' 02" E.
  - i. 57° 36' 38" N. 21° 51' 46" E.
2. Vraget paa 57° 43' 03" N. 22° 09' 00" E. findes ikke.
3. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa 57° 45' 18" N. 21° 43' 18" E., ved NE.-Kanten af *N.-Michailovsk* Banke.  
(Kort Nr. 268.)

**1130. Tyskland. Neustadt Bugt. Neustadt. Steinberg O. Sømærke inddraget.**

(N. f. S. Nr. 24/1843. Berlin 1932.)

Den røde Stage med E.-Topbetegnelse paa c. 54° 05',<sub>5</sub> N. 10° 48',<sub>8</sub> E. er permanent inddraget.

(Kort Nr. 292, 279 og 280.)

**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1131. Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(U. f. s. Nr. 23/1435. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. 55° 37' N. 12° 53' E. ombyttes omkring den 17. Juni d. A. uden nærmere Meddelelse midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignaler bliver uforandret.**1132. Danmark. Smaalands Farvandet Grønsund. Gravet Rende over Tolkobarren. Oplysning om Dybde.**Ved Opmaalingen den 10. Juni d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle Tolk* og *Ny Tolk* fandtes Dybden at være 6,<sub>1</sub> m i E.-Siden af Renden og 6,<sub>0</sub> m i Midten af Renden. Fra Midten af Renden og W. efter aftager Dybden jævnt til Stumtøndelinien, hvor den er 2,<sub>7</sub> m.c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.

(E. f. S. Nr. 19/901 1932.)

**1133. Danmark. Smaalands Farvandet. Stubbekøbing. Havneudvidelse. Afmærkning af Indløb forandret.**En Udvidelse af Havnen er foretaget W. for *Stubbekøbing* Havn. Dybden i det udgravede Areal er 6,<sub>0</sub> m. Fra Indløbet til Havnen fører et Løb med 6,<sub>0</sub> m til den nye Udgravning, der mod N.-Siden er skærmet af en Bølgebryder.

I Anledning af Udvidelsen er Afmærkningen af Indløbet forandret som følger:

1. Risprikken paa 54° 53' (36") N. 12° 02' (57") E., ved Skillepunktet mellem de to Løb, er blevet forsynet med en Halmvisk under Kosten.

2. Halmprikken paa 54° 53' (36") N. 12° 02' (59") E. er flyttet til 54° 53' (39") N. 12° 02' (58") E.

3. En Risprík er udlagt paa 54° 53' (36") N. 12° 02' (54") E.

4. En Halmprík er udlagt paa 54° 53' (35") N. 12° 02' (59") E.

(Kort Nr. 301, 316 og 291. Danske Lods, Side 538. Havnelods, Side 177. Søm.-Fort. Side 82, Nr. 31 og 32.)

**1134. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Lindholm Grund W. Lystønde inddrages midlertidig.**Den 20. Juni d. A. inddrages Lystønden *Lindholm Grund W.* paa 55° 17' (27") N. 10° 48' (46") E. midlertidigt for Eftersyn.

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1135. Sverige. Kattegat. Morups Tånge. Forsøg med Radiofyr ophørt.  
(N. t. M. Nr. 931. London 1932.)  
Forsøgene med Radiofyret ved *Morups Tånge* Fyr paa c. 55° 56' N. 12° 22' E. er ophørt.  
(E. f. S. Nr. 31/1726 1931.)
1136. Sverige. Skagerrak. Väderöarna. Oplysning om Lodsstation.  
(U. f. s. Nr. 23/1437. Stockholm 1932.)  
Ved *Väderöarna* Lodsstation vil der fra den 1. Juli d. A. og indtil videre ikke blive holdt Lodsudkig efter Mørkets Frembrud.  
*Väderö Storö* Lodsudkigsstation: c. 58° 34',<sub>6</sub> N. 11° 04' E.
1137. Sverige. Skagerrak. Grisbådarne Lys- og Klokketønde inddraget.  
(U. f. s. Nr. 23/1438. Stockholm 1932.)  
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c. 58° 53' N. 10° 50' E. er for Tiden inddraget.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1138. Norge. Ballangen. Ofotfjorden. Oplysning om Bæer.  
(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1932.)  
1. En Bæe med 1,5 m Vand er fundet paa c. 68° 23' N. 17° 02' E., c. 200 m W. for Jernstangen paa *Klubben* ved *Saltvik*.  
2. Over den i Kortet angivne Bæe med 10 m Vand N. for Jernstangen omtalt i (1) er Dybden kun 5 m.
1139. Tyskland. Sild. Lister Dyb. Fyrbelysning forandres.  
(N. f. S. Nr. 21/1580. Berlin 1932.)  
I Løbet af August d. A. forandres Fyrbelysningen i *Lister Dyb*, som følger:  
1. *List West* Fyr paa c. 55° 03' N. 8° 24' E. forandres til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>. Lysevne: 14,5 Sm for hvidt Lys og 8,5 Sm for rødt og grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra 84½° til 96½°. 4. Hvidt i Pej. fra 110½° til 179°.  
2. Hvidt i — - 96½° - 98½°. 5. Rødt i — - 179° til 204°.  
3. Rødt i — - 98½° - 110½°. 6. Hvidt i — - 204° til 84½°.  
2. *List West* N.-lige Fyr, 93 m N. for (1), slukkes.  
(Kort Nr. 295. 245. 255 og 264. Danske Lods, Side 93 og 94.)
1140. Holland. Noord Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(B. a. Z. Nr. 130/1314. 's-Gravenhage 1932.)  
Fyrskibet *Noord Hinder* paa c. 51° 39' N. 2° 34' E. er midlertidig ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 21/991 1932.)
1141. Frankrig. Calais N. Oplysning om Afmærkning.  
(N. f. S. Nr. 22/1747. Berlin 1932.)  
1. Lys- og Fløjtetønden *Petit Out Ruytingen* paa c. 51° 05' N. 1° 51' E. er forsynet med en cylindrisk Topbetegnelse og mærket 7.  
2. Lystønden *SE. Out Ruytingen* paa c. 51° 10' N. 2° 10' E. er forsynet med en kegleformet Topbetegnelse.  
3. Sort Tønde 3 paa c. 51° 09',<sub>4</sub> N. 2° 05',<sub>9</sub> E. er forsynet med en cylindrisk Topbetegnelse.  
(Kort Nr. 264.)

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

1142. **Island W.-Kyst. Gardskagi Rev. Klokketønde udlagt.**  
(A. f. s. Nr. 4/8. Reykjavik 1932.)  
Som Afmærkning for *Gardskagi Rev* er i 20 m Vand udlagt en hvid Klokketønde paa c.  $64^{\circ} 05\frac{1}{2}'$  N.  $22^{\circ} 44'$  W., c.  $1\frac{1}{4}$  Sm  $286^{\circ}$  fra *Gardskagi (Skaqi) Fyr*.  
(Kort Nr. 226, 260, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 50. Fyr-Fort. Nr. 771 A.)
1143. **Island W.-Kyst. Faxaflói. Keflavik. Hjörtsey. Redningsstationer oprettet.**  
(A. f. s. Nr. 4/11 og 4/12. Reykjavik 1932.)  
Ved *Keflavik* paa c.  $64^{\circ} 00'$  N.  $22^{\circ} 34'$  W. og paa *Hjörtsey* paa c.  $64^{\circ} 32'$  N.  $22^{\circ} 22'$  W. er hvert Sted oprettet en Redningsstation med Raketapparat.  
(Kort Nr. 226, 260, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 54 og 67.)
1144. **Island W.-Kyst. Faxaflói. Hafnarfjördr. Valhusgrunn Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.**  
(A. f. s. Nr. 4/9. Reykjavik 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Valhusgrunn* paa c.  $64^{\circ} 05'$  N.  $22^{\circ} 05'$  W. er midlertidig inddraget for Eftersyn og erstattet med en rød Spidstønde.
1145. **Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik Havn. Havnefyr forandret.**  
(A. f. s. Nr. 4/10. Reykjavik 1932.)  
Det grønne og røde Blinkfyr paa *Yderenden af Ørfrisey Mole* samt det røde og grønne Blinkfyr paa *Yderenden af Batteri Mole* er forandret og viser nu c. 30 Blink pr. Min. c.  $64^{\circ} 09'$  N.  $21^{\circ} 56'$  W.  
(Fyr-Fort. Nr. 783 og 784, Tillæg Nr. 1, Side 36.)
1146. **Frankrig. Saint-Nazaire Anduvning. Le Four Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 22/1092. Paris 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Le Four Fyr* paa c.  $47^{\circ} 18'$  N.  $2^{\circ} 38'$  W. blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $2,5^s$ , Blink  $0,25^s$ , Mørke  $2,25^s$ . Synsvidde: 25 Sm.  
Under Forandringen af Fyret tændes 2 hvide, faste Fyr med formindsket Synsvidde paa *Fyrtaarnets Galleri*.
1147. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Kap Cod Bugt. Provincetown Havn Anduvning. Race Point Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 21/1355. Washington 1932.)  
*Race Point Fyr* paa c.  $42^{\circ} 04'$  N.  $70^{\circ} 15'$  W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink  $1,3^s$ , Mørke  $13,7^s$ .
1148. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals Fyrskib. Radiofyr Bølgelængde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 21/1356. Washington 1932.)  
*Nantucket Shoals Fyrskibs Radiofyr Bølgelængde* er forandret til 949 m (316 kp).  
c.  $40^{\circ} 37'$  N.  $69^{\circ} 37'$  W.
1149. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. False Cape. Lys- og Fløjtetønde flyttes.**  
(N. t. M. Nr. 22/1441. Washington 1932.)  
Omkring den 18. Juli d. A. vil *False Cape Lys- og Fløjtetønde Nr. 4* blive flyttet c. 2 Sm E. efter.  
c.  $36^{\circ} 36'$  N.  $75^{\circ} 44'$  W.

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

1150. **Mexiko. Puerto Mexiko. Dybde paa Havnebarre.**  
(N. t. M. Nr. 914. London 1932.)  
Mindste Dybde paa Barren ved Indløbet til *Puerto Mexiko* rapporteres for Tiden at være 8,5 m ved Middel-Springtidslavvande. c. 18° 10' N. 94° 24' W.  
(E. f. S. Nr. 43/2343 1931.)
1151. **Jamaica. Portland Bugt. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 920. London 1932.)
1. Det hvide, faste Fyr paa 17° 47' 36" N. 77° 04' 54" W., paa S.-Siden af *Pigeon Island*, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 7 Sm. En hvid Jernstøtte. Fyret er ubevogtet.
  2. Det røde, faste Fyr paa c. 17° 50' N. 77° 09' W., paa N.-Enden af *Salt Island*, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm. En hvid Jernstøtte. Fyret er ubevogtet.
  3. Det røde, faste Fyr paa 17° 50' 03" N. 77° 10' 17" W., ved Indløbet til *Salt Floden*, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 7 Sm. En hvid Jernstøtte. Fyret er ubevogtet.
  4. Det hvide, faste Fyr, der er angivet at ligge paa c. 17° 50' N. 77° 09' W., paa S.-Enden af *Salt Island*, findes ikke.
1152. **Trinidad W.-Kyst. Brighton. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 923. London 1932.)  
Paa c. 10° 15' N. 61° 38' W., 0,47 Sm 328° fra den kendelige Flagstang, er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Et hvidt Tremmeværkstaarn.

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

1153. **Rusland. Sorte Hav. Kertch Stræde. Kap Yenikale Fyr atter normalt.**  
(N. t. M. Nr. 904. London 1932.)  
Kap *Yenikale* Fyr paa c. 45° 23' N. 36° 38' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 47/2547 1931.)

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

1154. **Bengalske Bugt. Malayiske Halvø. Hasting Havn. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 932. London 1932.)
1. En Grund (Klippe) med 1,8 m Vand er fundet 7 Sm 338° fra *White Rock*.
  2. En Grund (Klippe) med 5,0 m Vand er fundet 2 Sm 326° fra *White Rock*.  
*White Rock*: c. 10° 02' N. 98° 18' E.
1155. **Malacca Stræde. South Klang Strait. Pinto Gedong. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 889. London 1932.)  
Tonden paa c. 2° 53' N. 101° 15' E., 0,7 Sm 173° fra *Pinto Gedong* Fyr, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.

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

1156. **Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Batu Tinagat. Oplysning om Fyrs Synsvidde.**  
(N. t. M. Nr. 895. London 1932.)  
*Batu Tinagat* Fyr paa c. 4° 13' N. 117° 59' E. har nu en Synsvidde paa 25 Sm.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1157. Danmark. Anholt Havn. Rettelse til Havnelods.**  
 Angivelsen i „Den danske Havnelods 1928“ Side 26 vedrørende, at der paa Havnepladsen ved *Anholt Havn* findes en Statstelefonstation, er ikke rigtig, da der ikke findes Telefonforbindelse med *Anholt*.  
*Anholt Havn*: c.  $56^{\circ} 42',9$  N.  $11^{\circ} 30',7$  E.  
 (Havnelods, Side 26.)
- 1158. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Tilføjelser til de særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand for saa vidt angaar Sejladsen gennem Sejløbet i Kolding Fjord.**  
 (Ministeriet for Søfart og Fiskeri, den 31. Maj 1932.)  
 I Medfør af Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande fastsætter Ministeriet for Søfart og Fiskeri efter Samraad med Ministeriet for offentlige Arbejder følgende Bestemmelser for *Kolding Fjord* som Tilføjelser til de gældende Bestemmelser i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand.  
 Under Isforhold skal Førerne af Skibe og Fartøjer nøje rette sig efter de af Havnen givne Instruktioner for Sejladsen gennem Fjorden eller de særlige Bestemmelser, der maatte blive bekendtgjort i Efterretninger for Søfarende.  
 Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1932.  
 Samtidig ophæves de i det af Indenrigsministeriet den 26. Oktober 1899 stadfæstede Tillæg til Reglement for Overholdelse af Orden i *Kolding Havn* fastsatte Bestemmelser vedrørende Sejløbet, for saa vidt disse endnu maatte være i Kraft.  
 (Danske Lods, Side 353. Havne-Lods, Side 98.)
- 1159. Danmark. Marstal Havn. Havnerglement.**  
 Under den 6. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Marstal Havn* (c.  $54^{\circ} 51',3$  N.  $10^{\circ} 31',6$  E.).  
 Reglementet træder i Kraft den 1. August d. A.  
 (Havnelods, Side 126.)
- 1160. Danmark. Thyborøn Havn. Havnerglement. Havnesignaler forandret.**  
 Under den 7. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Thyborøn Havn* (c.  $56^{\circ} 42',4$  N.  $8^{\circ} 13',8$  E.) Samtidig forandres de hidtil gældende Signaler om Forbud mod Indsejling eller Udsejling, som følger:  
 Saafremt det i særlige Tilfælde maatte blive nødvendigt at forbyde Skibes Ind- eller Udsejling, gives Signaler derom fra en paa den søndre Mole staaende Signalmast saaledes: at „Indsejling og Udsejling forbudt“ betegnes ved:  
 En sort Kegel med Spidsen nedad, en sort Kegel med Spidsen opad og en sort Kugle lodret for hinanden i den angivne Rækkefølge fra oven og nedad, eller en grøn Lanterne, en hvid Lanterne og en rød Lanterne lodret for hinanden i den angivne Rækkefølge fra oven og nedad.  
 Reglementet træder i Kraft den 1. August d. A.  
 (Danske Lods, Side 449. Havnelods, Side 187.)

## Tillæg.

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

- 1161. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Lystønder og Klokketønder midlertidig inddraget.**  
 Lystønderne *Middelgrund* og *Rudkøbing Lob N.* samt Klokketønderne *Middelgrund*, *Stenodde*, *Rudkøbing Lob N.*, *Rudkøbing S.*, *Stryno S.* og *Høvig* er midlertidig inddraget for Eftersyn. Genudlægning finder Sted omkring den 15. Juli d. A.  
*Middelgrund* Klokketønde: c.  $55^{\circ} 01'$  N.  $10^{\circ} 41'$  E.

- 1162. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sveudborg Sund. Bækkehave Vinkelfyr. Fyrbygning ommalet.**  
Fyrbygningen til *Bækkehave* Vinkelfyr paa c. 55° 01' N. 10° 33' E. er malet hvid med et rødt Bælte.  
(E. f. S. Nr. 20/917 1932. Danske Lods, Side 558, Tillæg Nr. 3, Side 79. Fyr-Fort. Nr. 675.)
- 1163. Danmark. Lille-Bælt. Børup W. Vinkelfyr forandret.**  
Grænselinien mellem grønt og hvidt Lys i *Børup W.* Fyr paa 55° 31' 33" N. 9° 40' 18" E. er drejet c. 1° mod S., saaledes at den viser c. 20 m S. for Bropille Nr. 3 (næst-nordligste) til *Lille-Bælts* Broen. Fyret lyser nu, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c. 285° til 289°.      3. Rødt i Pej. fra 291° til c. 297°.  
2. Hvidt i    --    -    289° - 291°.  
(Kort Nr. 241 og 318. Fyr-Fort. Nr. 392.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1164. Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Fyr forandres.**  
Den 1. Juli d. A. forandres det røde Blinkfyr paa 55° 57' (55") N. 11° 50' (48") E., paa W.-lige Ydermoles Hoved, til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys c. 2½<sup>s</sup>, Mørke c. 2½<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 198. Havnelods, Side 87. Fyr-Fort. Nr. 586.)
- 1165. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havnefyr midlertidig slukket.**  
*Odden* Havnefyr paa 55° 58' (25") N. 11° 22' (15") E. er paa Grund af Eftersyn slukket i Tiden fra den 15. Juni til den 25. Juni d. A.
- 1166. Danmark. Kattegat. Ebeltoft Vig Vinkelfyr. Fyrbygning ommales.**  
I Løbet af c. 1 Maaned vil Fyrbygningen til *Ebeltoft Vig* Vinkelfyr paa c. 56° 14' N. 10° 37' E. blive malet hvid med et rødt Bælte.  
(Danske Lods, Side 156. Fyr-Fort. Nr. 156.)
- 1167. Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib. Fyrkarakter og Taagesignal forandres. Undervandstaagesignal bortfalder. Oplysning om Fyrskib.**  
Den 19. Juni d. A. eller snarest derefter vil *Anholt-Knob* Fyrskib paa c. 56° 46' N. 11° 52' E. blive ombyttet med et nyt Fyrskib, der har Fyrlanteren fast anbragt paa Fyrmasten. Der findes ingen Ballon eller anden Topbetegnelse paa Masten.  
Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink c. 3<sup>s</sup>, Mørke c. 4<sup>s</sup>, Blink c. 3<sup>s</sup>, Mørke c. 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: c. 12 Sm. Lys-  
evne: c. 19,5 m.  
Fyret i det nye Fyrskib vil blive holdt tændt om Dagen i usigtbart Vejr.  
Taagesignalet afgives med Nautofon med Tonehøjde 525 Svingninger pr. Sek. Signalet bliver To-Toner hver 1<sup>m</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 48<sup>s</sup>.  
Fyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal.  
Angaaende Radiosignalet henvises til E. f. S. Nr. 14/620 1932.  
(E. f. S. Nr. 17/733 1932. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 51 og 212. Fyr-Fort. Side 10 og Nr. 106.)
- 1168. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Tange N. Vinkelfyr. Fyrbygning ommalet.**  
Fyrbygningen til *Thyborøn Tange N.* Fyr paa 56° 42' (22") N. 8° 13' (36") E. er malet hvid med et rødt Bælte.  
(Danske Lods, Side 448. Fyr-Fort. Nr. 510.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT

KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSBOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK,  
LONDON\*

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burmtisland, 20, High Street . . . . .	} Lambert
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Lambrose

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

# Owners' &

# Captains' Code

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

**Price 13/-** postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

\*

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. - Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.

Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. - Lentz Ventilmaskiner. - Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyringsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

**JENS WITH**

Skibsproviantering Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONS-FORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

V ESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKES-FORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 26

FREDAG 24. JUNI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**BALTIC** I vort Referat af Baltic and **CONFERENCENS** International Maritime Conference's Møde ombord paa **OPHUGNINGSPLAN** Norddeutscher Lloyd's Kæmpeliner »Europa« omtalte vi, at Deltagerne i Mødet beskæftigede sig meget med de forskellige Oplægnings- og Ophugningsplaner, som de fortvivlede Forhold indenfor Skibsfarten havde affødt. Og ganske særlig med den tyske Ophugnings-Plan, hvortil den tyske Regering havde stillet c. 23 Millioner Rmk. til Disposition.

Denne Plan var fra tysk Side foreslaaet som en international Plan. Det stod imidlertid Deltagerne i Mødet klart, at dens Gennemførelse vanskeliggjordes ved de store Tilskud, som krævedes fra de forskellige Staters Side paa et Tidspunkt, hvor Nedsærings-øksen blev svunget af samtlige Landes Finansministre. Nu har Conferencens fremragende Præsident, Mr. W. A. Souter, siden Mødet fundet en Løsning, der oversloddiggør de store direkte Regeringstilskud og udarbejdet et Forslag til en Ophugningsplan, der økonomisk hviler i sig selv. Hans Forslag gaar ud paa, at i de Lande, der gaar med til rationel Ophugning af alle Skibe over en vis Alder, indføres en særlig Havneafgift paa alle Skibe, hvis Provenue udelukkende benyttes til Ophugningsformaalet, altsaa en Afgift af noget lignende Art som den spanske Maritime Traffic og den italienske Ankerplads Afgift.

Baltic and International Maritime Conferencen har i den Anledning udsendt et Cirkulære, der særlig henvender sig til de nationale Skibsfartsorganisationer og anmoder disse om at undersøge, hvorvidt deres Medlemmer og respektive Regeringer stiller sig til en rationel Ophugningsplan i al Almindelighed og til den specielle Havneafgift i Særdeleshed. Det er saa Mening, hvis der er Stenning for denne Plan, at udforme dens Detailler. Dens Forløber maa nødvendigvis blive en Lov, der forbyder Indregistrering af Skibe, der er over 20 Aar gamle — ellers vilde Planen jo give Anledning til usømmelig Spekulation.

## **BANKERNE FORVÆRRER SITUATIONEN**

Paa det nuværende Tidspunkt er det naturligvis umuligt at sige, hvad de forskellige Rederiforeningers Standpunkt er til denne Sag. Det har aldrig været helt let at samle en Stand af saa udprægede Individualister som Redere til fælles Aktion. Mens andre Fag har haft det forholdsvis let at finde Vej frem til Truster og Karteller og andre Former for Kontrol og Regulering af Produktion og Salg, har det hidtil glippet at faa Rederne til at betræde et saa intimt Samarbejdes Sti. Men nægtes kan det ikke, at et saadant Samarbejde var ønskeligt, og da særlig under de nuværende fortvivlede Forhold for Skibsfarten.

Man kunde ogsaa ønske, at dette Samarbejde kunde udvides til at omfatte ogsaa Bankerne. Bankernes Tvangssalg af Tonnage til fuldkommen latterlige Priser forværrer unægtelig Situationen for Rederierhver-

vet Dag for Dag. Finske Redere har i disse Dage købt fra England tre Dampere »Ladykirk«, »Relillio« og »Rhio«, alle paa circa 4,000 Tons d.w. og bygget 1903—1909 for en samlet Pris af £7,500 eller godt 45,000 Kroner Stykket, altsaa hvad der belæses for en Luksusbil. Disse Skibes Brændselsforbrug er anlagelig uhyggelig stort, men til den latterligt lave Anskaffelseskaptal kan de selvfølgelig konkurrere med alt, hvad der flyder paa Vandet — og den Art Konkurrence gør selvfølgelig Forholdene endnu mere umulige for de Redere, der har købt deres Tonnage til anstændige Priser. Paa slige Salg taber Bankerne Masser af Penge, da Salgssummen kun er en Brøkdel af de Laan, de har i Skibene. Men de forringer samtidig Værdien af de Laan og Hypoteker, som de har i andre Rederes Skibe, hvis Værdi forringes ved den Art Konkurrence.

Det er ejendommeligt, at engelske Skibsfarts- og Finansblade saa at sige daglig udtrykker den Mening, at det er billige second-hand tonnage paa udenlandske Rederes Hænder, der har Hovedparten af Skylden for Skibsfarts-Misæren. De synes at overse den kedelige Kendsgerning, at Aarsagen hertil er den kortsynte engelske Bankpolitik.

VI KAN Fornylig gled et Skib ind i KONKURRERE Københavns Havn til Reparation. Det blev her imidlertid HVIS . . . . . ikke, men gik til Sverige, fordi det svenske Tilbud var billigere. Hele Reparationen var ikke nogen større Affære, men i Tider som disse har man ikke Raad til at lade noget gaa fra sig.

Svenskerne tilbød at udføre Reparationen paa syv Dage til en Pris af 35,000 Kroner; det danske Tilbud lod paa 16 Dage og 46,500 Kroner.

Prisdifferencen synes ved første Øjekast uoverstigelig. Og dog kunde vi konkurrere med det dygtige svenske Værft, hvis . . . »Hvis« et betyder i dette Tilfælde, at vore danske Værftsarbejdere maa arbejde i tre Hold paa en saadan job uden den sædvanlige Overtidsbetaling. Det er de svenske villige til, og det sikrede Svenskerne Ordren.

Lad os derfor stille Regnskabet op paa en anden Maade. Vi forudsætter, at Svenskerne ikke vilde arbejde i 3 Hold til almindelig Pris.

Den svenske Pris vilde saa blive: 21 Dage = 35,000 Kr.  
Den danske Pris . . . . . : 16 - = 46,500 -

Prisdifferencen er stadig 11,500 Kroner i Svenskerne Favør, men vor Tid er 5 Dage bedre, og Demurrage var i dette Tilfælde \$400 pr. Dag, altsaa efter nuværende Kurs = 10,000 Kroner. Men saa kommer Turen frem og tilbage til det svenske Værft, altsaa 2 Dages yderligere Demurrage eller andre 4,000 Kroner. Med andre Ord, det danske Tilbud var 2500

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### LASTEFORHOLDENE OG DESPATCH I HVIDEHAVET

Russernes herværende Handelsrepræsentation har i den senere Tid haft travlt med at reklamere med de hurtige Ekspeditioner, som forskellige Baade har faaet i Hvidehavet. Men de har klogeligt undladt at tilføje, hvilke store Beløb Rederierne har maattet betale i »Despatch-Godtgørelse. Uindviede maa altsaa faa det Indtryk, at Rederierne bliver generøst behandlet og derfor bør have al Grund til at være yderst tilfreds med Ekspeditionsforholdene.

Medaljens Revers ser imidlertid noget anderledes ud, idet de russiske Befraglere tilfulde forstaar den Kunst at udnytte alle Muligheder til sin Fordel. En Del Eksempler kan anføres:

- 1) Baad paa 1,205 stds. laa paa Lasteplassen i 10 Dage og maatte betale »Despatch« for 21 Dage. Det er næppe sandsynligt, at Rederiet, da det sluttede Fragten, regnede med en Lastetid paa 10 plus 21 Dage, altsaa tilsammen 31.
- 2) En Baad paa 2,200 stds. laa under Lastning i 15 Dage

Kroner billigere end det svenske, hvis de svenske Værftsarbejdere havde været ligesaa stejle med Hensyn til 3-Holds Løn-Raterne som deres danske Kammerater, eller hvis de danske Værftsarbejdere havde været ligesaa smidige som de svenske.

### NEDSÆTTELSE AF POLSKE HAVNEGEBYRER

Udenrigsministeriet har fra Gesandtskabet i Warszawa modtaget en Forordning af 21. Januar d. A., vedrørende polske Havnegebyrer, der er traadt i Kraft den 1. April d. A.

Ifølge Forordningen skal bl. a. Passagerdampere og Fragtskibe, som kun er lastede indtil 25 pCt. af deres Lasteevne, betale 0.06 Zloty pr. Kubikmeter, medens Skibe, der er lastede over 25 Procent, afkræves 0.12 Zloty. For Skibe tilhørende regelmæssige Linier finder der en Nedsættelse Sted af 40 Procent. For Skibe, som ikke tilhører regelmæssige Linier, men anløber den paagældende Havn mere end 6 Gange i et Kalenderaar, nedsættes Gebyret med 10 Procent. De paa Reden opankrede Skibe betaler kun 50 Procent af Havnegebyret, hvis Ekspeditionen af Passagerer og Ladning foregaar paa Reden. Ligeledes gives der Skibe, tilhørende regelmæssige Linier, en Nedsættelse af 50 Procent, naar de til Stadighed anløber saavel Danzig som Gdynia etc.

### STILIG AMERIKANSK FESTLIGHED

I gaar ankom til Københavns Frihavn American Scantic Line's 11,500 Tons Fragtliner »Scanpenn«, det første af Rutens Skibe, der er undergaaet den før-omtalte Udvidelse af Passager-Akkommodation. Ombord paa Skibet var Liniens Vice-Præsident, Commander Lee, der om Eftermiddagen afholdt en stor Reception for et Par Hundrede danske og amerikanske Honoratiore.

Om Aftenen var der ligeledes stor Middag ombord.

### Til Grønland

Unionens Inspektionsskib »Maagen« afsejlede Onsdag til Grønland, hvor det i et Par Maaneder skal varetage den indenskers Inspektion. Skibets overste Chef er Kaptajn-løjtnant i Flaaden Chr. Ries fra Fanø. »Maagen« anløber paa Henreisen Færøerne og Island, men iøvrigt gaar Rejsen direkte til Ivigtut.

Under Sejladsen lages der Slikprøver af Fiskemængden og -arterne. Resultaterne heraf bliver pr. Radio udsendt til jyske og færøiske Fiskere, som ligger deroppe og som saaledes straks kan drage Nytte af »Maagen's« Undersøgelser.

### It is a long, long way —

3/m Sk. »Aura« af Helsingfors med Trælast afgik fra Uleåborg i Oktober 1931, men maatte paa Grund af Storm og Havari paa Rigningen gaa ind til Kemi, hvor Skibet fros inde og først afsejlede derfra sidst i Maj d. A., og ankom til Aarhus den 16. d. M.

og maatte betale »Despatch« for 27<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Dage med £555, hvilket altsaa certepartimæssig svarer til 42<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Dage for Lastning.

3) En Baad paa 965 stds. laa 8 Dage under uafbrudt Lastning, men Afskiberne vilde heraf kun anerkende 3 Dage og 6 Timer som Lastetid og beregnede sig 10 Dages »Despatch-Money«. Rederiet maatte m. a. O. betale »Despatch« for Størstedelen af den Tid, som virkelig blev benyttet til Lastning.

Eksemplerne kan mangfoldiggøres. Der er ganske sikkert ikke noget andet Land, hvor saadant forekommer eller kan forekomme. Det ligger da nær at spørge: Hvorledes kan det gaa for sig, at Russerne, til Trods for at de i de fleste Tilfælde næppe giver hurtigere Ekspedition end hvad som under andre Forhold maa betegnes som normalt, kan belaste Rederierne med saa store Beløb i »Despatch-money«? Er de Fragter, som opnaas, saa gode, at de kan laale et saa væsentlig Tillæg til de ordinære Udgifter? Svaret kan næppe være tvivlsomt.

»Norges Handels- og Sjøfartsti.«

## SKIBSMÆGLERNES ENERET TIL KLARERING

SØ- OG HANDELSRETTENS DOM I SAGEN MELLEM  
SKIBSMÆGLER J. C. HANSEN, HADERSLEV  
MOD REDERIET ALBERT JENSEN A/S

Som bekendt har der til Stadighed staaet en Strid om, hvorvidt de edsvorne Skibsmæglere var eneberettigede til Klarering af Skibe, men Domstolene, der fik Spørgsmaalet forelagt, har hidtil hævdet, at enhver kunde udføre Klareringen, naar blot Kaptajnen havde underskrevet Klareringsdokumenterne til Toldvæsenet.

Efter at den nye Næringslov traadte i Kraft den 1. April d. A., var det den almindelige Mening, at Skibsmæglerne, der i Fremtiden bliver »statsautoriserede« i Stedet for »edsvorne«, virkelig havde opnaaet en vis Eneret paa Klareringen, til Gengæld for de store Krav. Næringsloven stiller til den Person, der indstiller sig til »statsautoriseret Skibsmægler«. Ved en i disse Dage ved Sø- og Handelsretten i København afsagt Dom synes det imidlertid som om Forholdet, den nye Næringslov til trods, forbliver som hidtil, saa enhver kan udføre Klareringen ved Kaptajnens Fuldmagt.

Nedenfor fremdrager vi de nærmere Enkeltheder fra den interessante Retssag:

I Slutningen af April Maaned ankom Damperen »Kau-pø«, der var under Timecharter af Rederiet Albert Jensen A/S, København, til Haderslev med en Ladning Kul til Firmaet Holm & Moltzen. Ved Baadens Ankomst til Haderslev gik Skibsmægler J. C. Hansen straks ombord for at udføre Klareringen. Kaptajnen meddelte imidlertid, at Rederiet havde overdraget Befragter Ernst Jørn Klareringen. Det blev herefter konstateret, at Klareringsdokumenterne blev udfyldt paa Erns Jørns Kontor, og underskrevet af Kaptajnen, hvorpaa de blev afleveret til Toldvæsenet.

Under Paaberaabelse af, at Rederiet derved har gjort et Indgreb i Skibsmægler J. C. Hansen's Eneret, har denne krævet sig tilkendt en Erstatning paa 262 Kr. for tabt Arbejdsfortjeneste. Da der tidligere er foretaget Arrest for Beløbet, krævede Skibsmægler Hansen samtidig denne Arrest stadfæstet.

Rederiet procederede til Frifindelse og Ophævelse af Arrestforretningen, idet det anførtes, at der ikke er sket noget Indgreb i Mæglerens Eneret. I alle Tilfælde er der ikke paaført Mægleren noget Tab, eftersom det stod Rederiet frit at lade Arbejdet udføre ved Kaptajnen personlig.

Sø- og Handelsrettens Dom ledsages af følgende udtømmende og interessante Præmisser:

Det er uomtvistet, at det, indtil Næringsloven af 28/4 1931 traadte i Kraft den 1. April d. A., var dansk Rets Regel, at en Fremgangsmaade som den foran beskrevne ikke kunde anses at være i Strid med den de autoriserede Mæglere i Henhold til de da gældende Mæglerartikler tillagte Eneret. Spørgsmaalet er derfor kun, om der ved Næringslovens § 83 og den i Henhold til Næringsloven af Ministeriet for Handel og Industri udfærdigede Bekendtgørelse Nr. 92 af 23. Marts 1932 er sket nogen Ændring i den hidtil bestaaende Tilstand.

Det ses heraf, at Lovgivningsmagten oprindelig har haft til Hensigt helt at ophæve den de autoriserede Skibsmæglere tillagte begrænsede Eneret, men at man under Lovforslagets Behandling — efter Henstilling af Mæglerkorporationerne — er gaaet med til at besvare Eneretten i Overensstemmelse med den hidtil fulgte

Praksis, medens der ikke findes Støtte for den Antagelse, at Lovgivningsmagten skulde have haft til Hensigt at udvide Omraadet for Eneretten.

Da derhos selve Indholdet af Næringslovens § 83, 2. Stk. i det væsentlige kun er en moderniseret Gengivelse af de Regler om Eneretten, der findes optaget i de ved Næringslovens § 99 ophævede for forskellige Købstæder, deriblandt Haderslev, gældende Mæglerartikler, finder Retten at maatte statuere, at der ikke ved Næringsloven er sket nogen Ændring med Hensyn til Omfanget af Skibsmæglerens Eneret. Da det er uomtvistet, at Skibsføreren i det her foreliggende Tilfælde selv personlig har underskrevet de paa gældende Klareringsdokumenter og saaledes selv personlig har overtaget Ansvaret for disses Indhold, kan den Bistand, der er ydet Skibsføreren af den nævnte Ernst Jørn efter Rederiets Anmodning, ikke anses som et Indgreb i den de autoriserede Mæglere tilkommende Eneret, og de Sagsøgte vil som Følge heraf være at frifinde for Sagsøgerens Tiltale under denne Sag, hvorhos den efter Begæring af Sagsøgeren under 27. April d. A. foretagne Arrestforretning vil være at ophæve.

Sagens Omkostninger findes Sagsøgeren at burde betale til de Sagsøgte med 125 Kr.

For Skibsmægler J. C. Hansen har Overretssagsfører *Jac. Winther* ført Sagen, medens Modparten var repræsenteret ved Landsretssagsfører *Quortrup*.

At samtlige Skibsmæglere Landet over vil føle sig desorienteret efter denne Dom, siger sig selv.

Naar man tager i Betragtning, at den nye Næringslov af en »statsautoriseret Skibsmægler« bl. a. forlanger:

*at han har et meget indgaaende Kendskab til alt paa et Skibsmæglerkontor forefaldende Arbejde,*

*at han, forinden han erholder Bestalling, har haft mindst 2 Aars Uddannelse paa Skibsmæglerkontor,*

*at han tager en ret vanskelig Eksamen, forinden han erholder sin Bestalling,*

*at han overfor Toldvæsenet og andre paatager sig stort Ansvar,*

og samtidig hermed forpligter sig til ikke at drive nogensomhelst anden Biforretning ved Siden af sin Skibsmæglerforretning, end ikke maa drive Rederivirksomhed, saa maa man uvilkaarligt efter dette spørge, hvorfor alle disse Krav stilles, naar man dog foruden kan klare?

Ministeriet har nylig nedsat en Mæglerkommission, der har til Opgave at virke raadvivende ved eventuelle Tvivlsspørgsmaal, ligesom Kommissionen med visse Mellemlum vil lade afholde Examinere for Ansøgere til Skibsmægler Embeder. Det skulde synes utænkeligt, at der sættes et saa stort Apparat i Scene, naar samtidig enhver faktisk har Ret til at gøre Indgreb i Skibsmæglerens Næring, som ovenstaaende Exempel viser.

Denne Sag vil sagtens snarest muligt blive draget frem for Landets højeste Domstol.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 21. Juni 1932.

Fragtmarkedet er ikke blevet bedre i den forløbne Uge, maaske heller ikke værre, men Befragtningerne har været meget indskrænket i de fleste Markeder og Ralerne svingende.

For La Plata's Vedkommende trykkes Markedet af de mange helt fremkomte Baade; adskillige Baade er imidlertid lagt op i Forventning om bedre Tider, men alligevel tilføres Markedet mere Ballasttonnage, og de, som nu ligger oplagt, kommer maaske til Slut til at »take their medicine«, som Englænderne udtrykker det.

Østen, Australien, Pacific, Donau, Sortehavet og endnu nogle af de ledende Markeder er helt uvirkomme; det hjemgaaende Middelhavsmarked har sjældent haft saa faa Laster og til saa afskrækkende Rater som for Tiden, og det hjælper ikke meget, at de udgaaende Ladninger betaler noget mere. Trælastfarten gaar sin rolige Gang, og endnu har der ikke vist sig noget Tilløb til en Fragtopgang.

### TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen fortsætter uforandret med minimal Efterspørgsel og lidet tilfredsstillende Rater. Nogle af de sidste Afslutninger er:

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## Nyt Siloanlæg i Aalborg

Stevedore Firmaet Mammen & Drescher, Aalborg, fik i Lordags fra Aktieselskabet »Danalit« afleveret sit nye Siloanlæg ved Østre Havn i Aalborg.

Selve Bygningen rager 27.90 Meter op over Fjordens Vandflade, og Anlægget består af 32 sekskantede Siloer, der er placeret Side om Side. Siloen kan rumme ca. 6000 Tons Korn, som fra Damperne ved Kajen per Elevator føres ind gennem Mammen & Drescher's gamle Silo og derfra gennem et Rør ind til det nye Anlæg.

## »Hulda Mærsk« eftersynes i Svendborg

A. P. Møllers »Hulda Mærsk«, der har været oplagt i Assens, er nu til Eftersyn ved Svendborg Skibsværft.

## Lødsbetaling i Esbjerg

Ifølge derom modtagen Meddelelse har Marineministeriet ved Bekendtgørelse af 3. d. M. nedsat Lødsbetalingen ved Losning fra Søen til Esbjerg Havn og fra Esbjerg Havn til Søen med 25 pCt. for Skibe, som anløber Havnen udelukkende for at indtage Kul eller Olie til Skibets eget Brug (Bunkers).

Bestemmelsen træder i Kraft fra den 1. Juli d. A. at regne.

## Hvorledes Loven omgaas

Norge vil yderst rigtigt ikke have sin Handelsflåde forøget med gamle Skibe og forbyder Indregistrering af Skibe, der er over 20 Aar gamle. Nordmænd, der køber gammel Tonnage, maa derfor indregistrere den under fremmede Flag. Det mest liberale er Panama, og det er

under dette Flag, at Gøteborg-Damperen »Inga« nu sejler efter at den er købt af Kaplajn Th. Nielsen, Haugesund. »Inga« er bygget i 1906 og var den Gang det største Skib, bygget paa Eriksberg Værftet

## Aarhus Havn

Aarhus Havneudvalg havde nylig udbudt i Licitation Bygningen af 2 Kraner specielt egnede til Losning af Slykgods, men da det billigste Tilbud var paa 70.000 Kr., kasserede Havneudvalget samtlige Tilbud, med den Motivering, at denne Pris laa betydeligt over, hvad man havde kalkuleret at maatte betale.

I denne Forbindelse er det ikke uden Interesse at notere, at efter hvad Havnedirektør H. Gebauer oplyste, har Gøteborg Havn nylig for lignende Kraner betalt 46.000 Kr.

Tager man Kursforskellen paa svenske Kroner i Betragtning, ligger det billigste Tilbud ca. 65 pCt. over, hvad Gøteborg Havn har betalt, saa Havnedirektørens Indignation i det foreliggende Tilfælde maa siges at være berettiget.

## Mærsk-Baade hos B. &amp; W.

A. P. Møllers »Leise Mærsk«, der har været til Reparation hos B. & W., er gaaet til Aalborg for at laste. Samme Rederis »Marie Mærsk« er kommet hertil i Ballast og lagde op ved B. & W.

## Redningsdamperen »Vestkysten«,

ført af Kaplajn H. Larsen af Fanø, vil fra den 21. Juni og indtil videre være fraværende fra Station i Thyborøn, grundet paa Eftersyn.

## FRAGTBÆRETNINGEN fortsat

720 Std. Kotka/Hull 32/-. 540 Std. Kotka/Southampton 34/6. 800 Std. Haparanda/Dunkirk 36/-. 900 Std. Yxpila/London 31/-. 650 Std. Piteå/Pasages 43/-. 600 Fv. Jacobstad/Boness 31/. 1,800 Fv. N. Finland/Bristol Kanalen 33/-. 6/700 Std. Riga/Grangemouth 27/- 28/-. 1,150 Std. Uleåborg & Jacobstad/Hull 34/-. 900 Std. Hernösand/Grangemouth 29/-.

Fra Leningrad rapporteres sluttet: 1,000 Std. Hull 39/6, 1,200 Std. Ostende 37/-. 600 Fv. E.C. 40/6d., 1,600 Fv. E.C. 33/- og fra

## HVIDEHAVET

Archangel: 1,000 std. Holland 47/6, 740 Std. Rotterdam 48/3, 1,300 Std. Alexandria 57/6, 900 Std. Alexandria 61/-. 1,450 Fv. Rotterdam 39/6, 12/1,400 Fv. Barrow 46/6d., 1,600 Fv. Manchester 46/-. Soroka/Swansea 530 Std. 55/-. Kem/London 960 Std. 49/6, Omega/London 780 Std. 52/-.

Canada: 600 Std. Miramichi/1 Bristol Kanalen 45/46/3. 500 Std. St. John/W.B.E.I., ca. 50/-.

## KUL, KOKS etc.

Der er ingen Bedring — hverken i Rater eller Efterspørgsel. — Humber/Odense 25/3,000 T. udbydes idag til try 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. med 1,000 Losning; E.C./Randers fik 2,000 T. à 4/3 400, Forth Horsens 2,200 T. 4/6d. Newport/Kbhvn. 2,800 T. 4/3, Pt. Talbot/Helsingfors 3,500 T. 3/9d., Tyne/Helsingfors 4,500 T. 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Wiborg 3,500 T. 3/9 og 550 T. Koks Hull/god dansk Havn 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

## MIDDELHAVET etc.

En spot-prompt 7,000 Tonner fik 7/- Østkysten/Vest Italien, men 6/6d. er nu den gængse Notering og lignende fra Wales. For øvrigt rapporteres sluttet: E.C./Las Palmas 3,000 T. 7/3, Forth/Vest Italien 3,600 T. 7/9d., Barcelona 1,800 T. 10/9d., Wales/Øerne 6,800 T. 7/- to Lossehavne, Marseille 3,800 T. 8/-, Trieste 3,900 T. 10/-, Alexandria 6/7,500 T. 7/3 7/6d., Pt. Said 7,000 T. 7/6d. Rotterdam/Marseille 2,700 T. 7/3 7/6d., Genua 3/4,500 T. 6/9d. Intet hjemgaaende Marked er værd at røre ved. En Del franske Baade er sluttet med Korn fra Tunis til nordfranske Havne paa »private terms«. Dansk 3,000 Tonner Casablanca/Rouen 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Frc. Tunis/Hull 2,900 T. Fosfat 8/3, Sfax/Rouen 4,800 T. 25 Frcs. Bona/Belfast 3,700 T. 7/6d. Donau indikerer 14/6 een Danmark og parcels til A/R gaar til

8/3 9/-, Hamburg/Weser 9/3 10/-. Sortehavet har intet.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Montreal-Quebec sluttet fremdeles til 6/6 4/6,000 T., 7/- mindre Størrelser. Kainit/Antwerpen-Baltimore gik til \$2.50 og Cement Antwerpen/Boston 6/- f.i.o. Korn fra Montreal finder Aftagere til de 7 c. A/R, 10 c. Marseille &/el. Genua, 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> E.C. U.K. og til 3 svenske Havne indikeres 13 c. Fra Port Churchill, som aabnedes for Trafik ifjor, forventes en betydelig forøget Eksport og forhaabentlig paa bedre Vilkaar end i sidste Sæson. Cuba har taget en Del Baade til varierende Rater, saaledes 7,500 T. 13/6d. Juni, 6,000 T. 14/6d. Juli, 4,600 og 4,500 T. 14/3 Juli og Santo Domingo 5,000 T. 13/6 Juli. De andre nordamerikanske Markeder saa vel som Pacific er meget daarligt repræsenteret.

## SYDAMERIKA

Kulraten Wales/B. Aires staar nu i 9/3, Rio 8/- à 8/3 og Hull/B. Aires 9/9 4,500 T. 96d. 6/6,500 T. Det hjemgaaende Markeder er atter noget svagere med mange prompte usluttede Baade. I Løbet af Ugen sluttetes bl. andet:

6,600 T. San Lorenzo/U.K. A/H/Spanien 15/- Juni. 6,800 T. San Lorenzo/p.p. U.K. A/H, 16/- Juli/Aug. og 6,600 T. 14/16. 6,800 T. San Lorenzo/A/H 15. Juni. 7,500/8,600 T. San Lorenzo/A/R. 13/6d. og 13/9d. Juni/Juli. 4,800 T. San Lorenzo/Bergen/Malmø/Danmark 16/-- Juni. 6,700 T. Rosario/Antwerpen 14/- Juni 8,100 T. Buenos Aires/A-R/Amsterdam 12/6d. Juni.

## ØSTEN

De australske Befragtere antyder 20/- fra Sydlandet eller Victoria til Europa, men hvis denne Rate bliver etableret, hører al Ting op. Dalny/Rotterdam-Hamburg offereres til 19/- med 20/3 21/- fra Vladivostock. Kul Port Campha/Bordeaux & Rouen 20/- f.i.o. Sept./Okt. Indien har som sædvanlig intet.

## TIME-CHARTER

7,800 m/v Lev. N. Pacific Tilbagelev. Europa 5/9. 8,375 m/v Lev. Gulfen Tilbagelev. St. Lawrence 65 c. 5,040 T. Rundrejse Vest Indien 50 c. 3,150 T. Rundrejse Vest Indien 80 c. 2,700 T. Rundrejse Vest Indien 85 c. 2,450 T. Rundrejse Vest Indien 90 c. 8,200 T. m/v Lev. Archangel Tilbagelev N.S. N.H. 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 7,660 T. m/v Lev. Archangel Tilbagelev 3/-. 8,800 T. Lev. Montreal Tilbagelev. Middelhavet 65 c.

## AARHUS HAVNS DRIFT I 1931

Aarhus Havn har i disse Dage udsendt Opgørelse for Regnskabsaaret 1931, der atter har vist en ikke ringe Stigning.

Der indkom i 1931 2,306 Damp- og Motorskibe paa 1,405,972 N.R.T. og 2,913 Sejlskibe og Lægtre m. m. paa 144,508 N.R.T. eller ialt 5,219 Fartøjer paa til-

sammen 1,550,480 N.R.T.; der udlossedes ialt af samtlige indgaaede Skibe 1,301,075 Tons Gods. Der udgik 2,308 Damp- og Motorskibe paa 1,404,038 N.R.T. og 2,926 Sejlskibe og Lægtre m. m. paa 144,911 N.R.T.; der indladedes i samtlige udgaaende Skibe 285,217 Tons Gods.

	Damp- og Motorskibe			Sejlere og Lægtre			Tilsammen			
	Antal	N. R. T.	Udløst og Indlagt Ladning. Tons à 1000 kg	Antal	N. R. T.	Udløst og Indlagt Ladning. Tons à 1000 kg	Antal	N. R. T.	Udløst og Indlagt Ladning. Tons à 1000 kg	
Indgaaende	Indenrigs Fart .....	1283	498,950	102,659	1819	73,134	44,677	3102	572,084	147,336
	Udenrigs Fart .....	1023	907,022	1,028,836	1094	71,374	124,903	2117	978,396	1,153,739
	Ialt...	2306	1,405,972	1,131,495	2913	144,508	169,580	5219	1,550,480	1,301,075
Udgaaende	Indenrigs Fart .....	1429	816,550	62,969	1500	57,723	59,762	2929	874,373	122,731
	Udenrigs Fart .....	879	587,488	83,470	1426	87,188	79,016	2305	674,576	162,486
	Ialt...	2308	1,404,038	146,439	2926	144,911	138,778	5234	1,548,949	285,217

Sammenlignet med Opgørelsen for 1930 viser dette følgende procentvise Opgang:

Det samlede Antal indgaaede Skibe..	0,99 pCt. Opgang.
Den samlede indgaaede Tonnage ....	12,82 -
Den samlede udlossede Ladning ....	4,81 -
Den samlede indtagne Ladning ....	44,42 -
Den samlede udloss. og indt. Ladning	10,25 -

De nærmere Bevægelser fremgaar af Kurverne paa nedenstaaende skematisk Statistik.

Havne- og Bropengene har fra 1. Januar til 31. December udgjort 1.801.823,25 Kr. Netto eller 515,21 Kr. mere end i 1930.

## PERSONALIA

## Konsul-Udnævnelse

Skibsmægler August Lindberg, Indehaveren af Firmaet Wilén og Lindberg, Brahestad (Raahé) i Finland er blevet udnævnt til Kongelig Dansk Vicekonsul.

\* \* \*

## RIDDER AF DANNEBROG:

Formand for Mæglerkorporationen i København, Skibsmægler H. Hansen.

\* \* \*

Kaptajn P. A. I. Petersen, Fører i D. F. D. S., fejrer sin 60 Aars Fødselsdag den 21. Juni.

Kaptajn S. Thøgersen, forh. Fører af »L. H. Carl« og senere i D.F.D.S., kan den 10. Juli fejre sin 70 Aars Fødselsdag.

Kaptajn Adrian P. Schmidt fylder 70 Aar den 14. Juli. Kaptajn Schmidt har været Fører i Holm & Wonsild's Rederi og ophørte at sejle 1920, og er nu bosat i Dragør.

Kaptajn Hansen Holm fylder den 15. Juli den høje Alder af 80 Aar og er saaledes ogsaa en af Søens Veteraner. Kaptajn Hansen Holm var Dampskibsfører først i Danmarksselskabet, senere hos Alfred Christensen og sidst hos Svendsen & Christensen. Hans sidste Skib var »T. M. Werner«, og han forlod Søen 1911.

Kaptajn I. P. Hansen fylder den 17. Juli 90 Aar.

Kaptajn Hansen har tilbragt sin Tid i Sejlskibe, saavel danske som fremmede. Han har sejlet fra sit 13. Aar til

Ved den nye Havne- og Brotaksts Ikrafttræden fra 30. Maj 1931 nedsattes de hidtil gældende Skibsafgifter med gennemsnitlig ca. 22 pCt. og Varcafgifterne med gennemsnitlig ca. 10 pCt.

Naar bortses fra Nedsættelserne af Afgifterne, er den vigtigste Ændring i den nye Havne- og Brotakst en Omlægning af Beregningen af Skibsafgiften. Denne har hidtil været beregnet af Skibets Netto-Tonnage (25 Øre for Indgaaende og 25 Øre for Udgaaende pr. N.R.T.), men er ved den nye Takst ændret til dels en Tonnageafgift (15 Øre pr. N.R.T.) og dels en Vægtafgift af det ladede respektive lossede Gods (16 Øre pr. ton). Aarhus Havn har saaledes omsider naaet at faa indført den ønskede mere retfærdige Beregning af Skibsafgiften i Lighed med det ved Københavns Havn anvendte Princip.

sit tredsindstyvende Aar — da han forlod Søen efter at have forlist med 3m. Skonnert »Emilie« paa Svenskekysten. Senere har han dels arbejdet paa Orlogsværftet og dels som Besigtelsesmand, til han fyldte 84 Aar.

## Aktivitet i Aarhus Havn

I Løbet af sidste Uge ankom følgende Skibe til Aarhus: s.s. »Stornest« af Newcastle fra Vest Afrika med Palmkerne og Jordnødder; s.s. »Mastrandreas« af Syra fra Rosario med Majs og Hørfær; s.s. »Pembrookshire« af Belfast fra Østasien med Soyabønner; s.s. »Estland« af København fra England med Kul til Danske Statsbaner; s.s. »Slesvig« af København fra England med Kul; s.s. »Hafnia« af København fra Danzig med Kul; s.s. »Arnold Mærsk« af Svendborg fra England med Kul til Aarhus Belysningsvæsen; s.s. »Briari« af Amsterdam fra Amsterdam med Stykgods; s.s. »Martin« af Liepaja fra Antwerpen med Eternit.

## Byldepest paa Øen La Palma

Gesandtskabet i Madrid har fremsendt Afskrift af det spanske Statsministeriums Note af 14. ds., i hvilken meddeles, at der i Barrio Argual, Los Llanos (paa Øen La Palma, tilhørende den canariske Øgruppe) er forefaldet et Tilfælde af Byldepest, i hvilken Anledning Myndighederne har taget energiske Forholdsregler til Forebyggelse af videre Smitte.

## DE STORE OPLÆGNINGER.

Oplægningerne pr. 22. Juni androg 82 Skibe tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening og repræsenterende 202,004 Bruttotons eller 312,687 Dødvægttons.

## TIMECHARTER



Motorskib 150/200 dw. ønskes chartret eet Aar, maaske længere. Tilbud og Oplysn. sendes Billet mrk. 8530 til Sylvester Hvid, Fr.berggade 21. Kbh.K.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 6. 1932

LONDON .....	18,31	MADRID .....	42,00
NEW YORK .....	5,09 1/2	AMSTERDAM .....	206,00
BERLIN .....	121,25	STOCKHOLM .....	94,25
PARIS .....	20,15	OSLO .....	90,45
ANTWERPEN .....	70,75	HELSINGFORS .....	8,55
ZÜRICH .....	99,40	PRAG .....	15,20
ROM .....	26,15		

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Store Havneudvidelser i Randers

Uddybningen af Randers Fjord og Havn vil nu snart være tilendebragt, antagelig i Løbet af en à to Maaneder. Vandstanden vil derefter være 23 Fod (7 Meter) overall. Samtidig er Svajelpladsen gjort bredere, saaledes at den nu er 150 Meter med 7 Meters Vandstand. Endvidere er en Del af Krumningerne paa Fjorden rettet mere eller mindre ud, hvorved den mindste Krumningsradius er 900 Meter. I Forbindelse med Uddybningen er der bygget en ny Kaj paa Sydsiden af Havnen, hvortil alle Kulpladserne vil blive henlagt, og i det mindste to af Kulfirmaerne agter at bygge nye, moderne Lossekræner, der antagelig bliver indrettet saaledes, at de kan køre langs hele Kajen og udføre Losning for de øvrige Importører, deriblandt de kommunale Værker. Paa den Plads, som bliver ledig ved den nordre Kaj, naar den derværende Kulplads flyttes over paa Sydsiden, vil der blive opført et moderne Pakhus med Suger til Losning af Korn, saaledes at der til den Tid vil være 2 Sugeevaluatorer i Randers Havn.

## Forulykket paa Søen

Matros Anker Thomsen, der var forhyret med Barken »Claudi« af København, er paa Rejse fra Vestindien til Havre forulykket i Atlanterhavet. Det var en Stormnat, han sammen med et Par andre Matrosere var oppe at gøre Bramsejlet fast, at hans Fod glippede, og han faldt i Havet og var ikke til at redde. Anker Thomsen, der kun blev en Snes Aar gammel, er født i Sønderho paa Fanø som Søn af afdøde Kroeger S. Thomsen, der ogsaa en Tid var Ejer af Hotel »Nordby«. Hans Bedstemoder, Kaptajn J. Thomsens Enke, Sønderho, modtog Meddelelsen om at hendes Søn var forulykket, og det var for hende et strengt Budskab at faa.

## Overhord og druknet

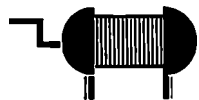
Paa Tankmotorskibet »Hilda Knudsen«, der for Tiden lossede Olie ved Redmølen, skete i Gaar en Ulykke. Under Arbejdet med at male Skibet udenbords gled en norsk Sømand paa Stillingen og faldt i Vandet. Det lykkedes at faa Manden bjerget op af Vandet, og i Ambulance blev han ført til Hospitalet, men alle Oplivningsforsøg var forgæves.

## »Jelø« reparerer i Aalborg

Den norske Damper »Jelø«, der strandede ved Grenaa, er nu lossat saa meget, at den er taget i Dok ved Aalborg Skibsværft. Reparationen af de ikke ubetydelige Skader er overdraget Værftet.

## En ikke saa lille Misvisning

Natten til Fredag grundstødte den norske Damper ved Horns Rev og straks rekvireredes Assistance fra Eshjerg, og tidlig Fredag Morgen dampede Svitzers »Bjorn« ud til »Kong Sigurd«, det var Damperens Navn og ført af Kaptajn Eriksen. I Løbet af faa Timer var Damperen slæbt af Grunden, og da den ikke havde taget Skade, kunde Rejsen fortsættes til Oslo. Ladningen var Stykgods og Aarsagen til Grundslødningen var en komplet Misforstaaelse, idet Skibet styredes frem paa den forkerte Side af Caneern Tønden, allsaa en lille Misvisning, siger en Sømand.



## POSITIONSLISTE

PR. 21. JUNI 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Methil 17.6. til Kbhvn.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 8.6. til Suez.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. forv. Kiel 21.6. til Buenos Aires.
- m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.
- s.s. *Algarve*, Lund, afg. Oporto 19.6. til Kbhvn.
- s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Antwerpen 17.6. til La Pallice.
- s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Norfolk 13.6. til Montreal.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Hamborg 18.6.
- m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. San Francisco 18.6.
- s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 29.5. til Buenos Aires.
- m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 30.5. til Kbhvn. m.  $\Omega$ .
- m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 5.6.
- s.s. *Askø*, Larsen, ank. Leningrad 13.6.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Geraldton 17.6.
- s.s. *Astrid*, Jacobsen, ank. Åbo 15.6.
- m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Shanghai 17.6. til Yokohama.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
- s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 20.6. til Aalborg.
- s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.
- s.s. *Berghus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Birgit*, Egenfeldt Nielsen, ank. Istanbul 17.6.
- s.s. *Birte*, Christensen, ank. Norrtelje 17.6.
- s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Bordeaux 18.6. til Casablanca.
- m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 15.6. til Aden.
- s.s. *Bornholm*, Haure Petersen, afg. Braila 5.6. til Esbjerg.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. London 17.6.
- s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavik 18.6. til Leith.
- s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. forv. Santos 20.6. til Kbhvn. m.  $\Omega$ .
- m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Leith 17.6. til Montreal.
- s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Emden 20.6.
- s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Antwerpen 17.6. til Casablanca.
- s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Norfolk 20.6. til Martinique.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 18.6. till Buenos Aires.
- s.s. *Charkow*, Holst, ank. Horsens 19.6.
- m.s. *Chile*, Hansen, afg. Adelaide 17.6. til Melbourne.
- m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Rockall 14.6. p. R. I. Baton Rouge.
- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Odessa 17.6.
- s.s. *Christiansborg*, Christensen, afg. Casablanca 15.6.
- s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
- s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Boston 14.6.
- m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Barcelona 18.6.
- s.s. *Cyril*, Farup, afg. Baltimore 11.6. til St. Nazaire.

## D

- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 18.6. til London.
- s.s. *Dana*, Bang, ank. Cardiff 19.6.
- s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, afg. Riga 16.6. til Sunderland.
- m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Aden 14.6. til Singapore.
- m.l. *Danmark*, Bjark, pass. 49° 21' N. 13° 34' V. p. R. I. Hamburg.
- s.s. *Delaware*, Christensen, afg. St. Thomas 26.5. til St. Croix.
- s.s. *Dianna*, Nielsen, afg. Newcastle 20.-21.6. til Kbhvn.
- s.s. *Douro*, Holm, afg. Kbhvn. 20.6. til Königsberg m.  $\Omega$ .
- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 17.6. til Vest- og Nordlandet.
- s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimshy 20.6. til Esbjerg.
- s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Gdynia 19.6. til Kbhvn.
- s.s. *Elie*, Clausen, afg. Bona f. B. 11.6. til Antwerpen.
- m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 17.6. til Penang.
- s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Antwerpen 20.6.
- s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Uleåborg 20.6.
- m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 15.6. til St. Thomas.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.
- m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 14.6.
- s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
- s.s. *Florida*, Kolster, ank. Horsens 18.6.
- s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 17.6.
- s.s. *Fredensborg*, afg. Casablanca 13.6.
- m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
- s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 17.6. til New York.
- s.s. *Frederiksborg*, ank. Leningrad 9.6.
- s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.
- s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Savannah 2.6. til Rotterdam, Randers og Kbhvn.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Kbhvn. 18.6. til Antwerpen.
- s.s. *Georgia*, Aggerholm, ank. Sorel 16.6.
- s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Oslo 19.6.
- s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. forv. Kbhvn. 21.6.
- s.s. *Gronland*, Meinerz, ank. Leningrad 15.6.
- m.s. *Guldborg*, afg. Boston 11.6.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 19.6.
- s.s. *Halland*, Andersen, afg. Immingham 15.6. til Kemi.
- s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Newcastle Ruten.
- s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Liverpool 19.6.
- s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 18.6. til Kbhvn. m.  $\Omega$ .
- s.s. *Hroar*, Hansen, ank. Hull 18.6.



# AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statistelef. 51    Telegr.-Adr.: Privatbank

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

KØBENHAVN

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Chekka (Syrien) 16.6.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Taragona 16.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, i Dok.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 18.6. til St. Lawrence.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Hamborg 18.6.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Aarhus 18.6.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Garston 19.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Hull 15.6.  
 s.s. *Knud*, Petersen, ank. Danzig 17.6.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 18.6. eastb.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Kbhvn. 13.6.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Halifax 11.6.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Cardiff 18.6.  
 s.s. *Limfjorden*, Beneke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.6. til Gronland.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Odense 19.6.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Houston 15.6. til Rotterdam, Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Marseilles 14.6. til Havre.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Hull 16.6. til Riga.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Kbhvn. 16.6. til Pileå.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Kbhvn. 18.6.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, pass. Kbhvn. 19.6. p. R. t. Kings Lynn.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, i Dok.  
 m.s. *Meonia*, Kolls, pass. Finisterre 19.6. p. R. t. London.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tunis forv. 20.6. til Marseilles.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 20.6.  
 s.s. *Nevada*, Arel, ank. Buenos Aires 14.6.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, ank. Riga 19.6.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Casablanca 16.6.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Korsør 10.6.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. forv. Kbhvn. 22.6. til Leningrad.

## O

- m.s. *Odense*, Willarsen, Kbhvn.-Samso-Odense-Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, ank. Danzig 16.6.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. forv. Rosario 19.6.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, ank. San Francisco 6.6. fra Panamakanalen.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 10.6.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.

- s.s. *Polonia*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 11.6. westb.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Leningrad 15.6. til Grimsby.  
 s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Halifax 19.6. westb.

## R

- s.s. *Rhone*, Ørbech, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Grimsby 14.6. til Uleåborg.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Hatteras 16.6. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Frederikshavn 21.6.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Danzig 18.6.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Leningrad 10.6.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape Verde 12.6. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Danzig 16.6. til Manchester og Liverpool.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Malaga 14.6.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 20.6. til Dunkirk m. fl.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Kenibra 18.6.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 17.6.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Bona f. B. 15.6. til Tripoli (Syrien).  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 19.6.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Flores 14.6. p. R. t. Havana.  
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Valencia 13.6.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 19.6. til Sharpness.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Dok.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, ank. Aarhus 19.6.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 19.6.  
 s.s. *Sonderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Sonderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Fredericia 20.6. til Odense og Danzig.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. forv. Bordeaux 20.6. til La Pallice m. fl.  
 s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Parkeston 20.6. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ligger ved Værft.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. Hongkong 16.6. til Singapore.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Antwerpen 11.6. til Alexandria.  
 s.s. *Trøndhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania forv. 20.6. til Messina.  
 s.s. *Tyr*, Hejde, afg. Antwerpen 11.6. til Alexandria.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 17.6.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Liverpool 16.6.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. forv. Aabenraa 22.6.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Karrebæksmide 19.6.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Kbhvn. 20.6.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, afg. Madeira 19.6. til Kbhvn. m. fl.  
 m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Bordeaux 18.6. til Blyth.

## Y

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

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

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## STEVEDORE

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

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

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

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

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

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

**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, Seedienschlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

## AIB. BRUHN Co. OY

(ldl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

**KOTKA (Finland)**

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

**WASA**

Agent for Nordisk Skibsrederforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
**SVANLJUNG**

## 1/2 A. E. ERICKSON & CO., A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 24 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Näsdal . . . . . 20 ft.  
Harvaluoto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Strömms inner road . . . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »

## KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN OG STRANDGADE  
OVERGADEN N. V. 9  
OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LONDON\* LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON\* LONDON\* LONDON\*  
LONDON\* LONDON\* LONDON\*  
LONDON\* LONDON\* LONDON\*

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29. AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

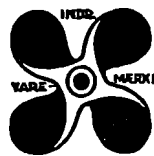
TØRDOK 380'

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmild"  
 Amaliegade 36



BRUG

## Holzapfel's

**Bundfarver**  
 DANSK ARBEJDE

St. Annaplad 16 Telefon 5601 København K.

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
 KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference, København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.

Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.

Tel.-Adr. LENNART, WASA

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B. W A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

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

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

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

## O.Y. LAINE & NORDLUND LTD. RAUMA & DISTRIKT, Finland

Skibsmæglere — Dampskibsagenter — Befragtning  
 Spedition — Assurance — Tømmeragenter

Agenter for: Finska Ångfartygs Aktiebolaget

Det Forenede Dampskibsselskab, København

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
 Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA Coder: A. 1 — Scotts 96  
 New Zebra — The Boe Code

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
 Forsikring — Havarieagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**

(Björneborg's District) FINLAND

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienstschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienstschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 og The Finnish Shipbrokers Association.

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.

Telf. Central 1504.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 27

FREDAG 1. JULI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**EN NY ÆRA?** Andetsteds i Bladet offentliggør vi nogle interessante tekniske Detailler og Betragtninger over Spørgsmaalet »Kul eller Olie, eller begge«. Begge staar i denne Forbindelse for det Kolloid, den Blanding af Kulstøv og »krakket« Olie, som først den engelske Regering og nu senest Cunard Linjen i Forstaaelse med Kulindustriens Mænd har eksperimenteret med. Det siges nu med afgjort Held. Et Telegram fra New York fortæller i Forbindelse med »Scythia«s Prøvetur med det nye Brændselsstof — colloidal fuel — at alle Forventninger er opfyldt. Helt klart er det ikke, om dette er Selskabets eget Telegram, eller blot et optimistisk Dagblads-Telegram. En Forespørgsel i Underhuset i Mandags gav i alt Fald et mere afventende Svar paa Spørgsmaalet, om Problemet endelig var løst. For Englænderne er Spørgsmaalet selvfølgelig af vital Interesse. Hvis det nye Brændselsstof virkelig svarer til de stillede Forventninger, betyder det, at en af de store Oceandampere kan holde en hel Kulmine i Virksomhed, saa det er menneskeligt, hvis den offentlige Mening er meget optimistisk indstillet. Men ogsaa for den øvrige Verden er Spørgsmaalet af gennemgribende Betydning; ikke alene for dem, der trives bedst, naar det gaar England godt, men for alle Søfartsnationer. Opfindelsen skyldes tre Cunard Eksperter, Selskabets Næstkommanderende i Maskininspektionen, Ingeniør R. A. Adam, dets Kemiker, Mr. F. C. Holmes og Ingeniør A. W. Perrin, der er Oliesagkyndig. Opfindelsen er dækket af Verdenspatent, men bliver antagelig stillet til fri Disposition for den engelske Regering.

Det nye Brændselsstof kan benyttes i ethvert Skib, der er indrettet til Oliefyring uden maskinelle Ændringer. Det er endnu umuligt at opgive en Fremstillingspris, endnu mindre en Salgspris. Lidt naivt kalkulerer den engelske Presse, at naar en Ton Kul koster 18 shillings og en Ton Olie 65 shillings, og der anvendes 60 Procent Olie og 40 Procent Kul, vil en Ton af det nye Brændselsstof koste 51 shillings. Dette turde sikkert være en Misforstaaelse. Pulveriseringsprocessen, som Kullene skal igennem, er ikke gratis, ej heller den Raffinerings-Proces, som Olien maa undergaa.

De engelske Blade, særlig Kuldistrikternes, fejrer rene Begejstringsorgier i disse Dage. Endelig afløses Depression af Velstand. Ny Virksomheder vil springe op overalt, for Eksempel Kul-Pulveriseringsfabrikker, hvis Bygning og Virksomhed vil give Arbejde til mange Mennesker, ligesom der paany vil komme Gang i Skibsbygningsvirksomheden. Ja, gid det var saa vel!

**RUSSISK ISBRYDER-** Yderst apropos vor Fragtmar-  
**ASSISTANCE OG** ked-Eksperts Betragtninger over  
**DEMURRAGEKRAV** Russernes equilibristiske Færdighed i Begrænsning af Demurragekrav kommer De-  
Rederes Retsværn's Aarsberetning, der bl. a. interessant Materiale indeholder Beskrivelse af Retsværnets

fortjenstfulde Arbejde i Forbindelse med en Sag om et Skib, der i Henhold til et Gencon Certeparti var sluttet for en Ladning Bomuld fra Leningrad til Liverpool. Befragterne var Textile Import Ltd., Moscow, and others, og Certepartiet var sluttet gennem Derultra i Hamburg. Angaaende Isbryderassistance indeholdt Certepartiet § 22 følgende Bestemmelse:

“Charterers to supply the steamer with icebreaker assistance if required by the captain to enable her to enter or leave the port of loading free of all expenses to the owners. Captain or steamer’s agents to notify the captain of the port in due time of steamer’s readiness to enter or leave the port of loading. Icebreaker assistance to be rendered within 48 hours after steamer’s arrival at the ice edge or readiness to leave the port of loading. Any time lost in waiting for icebreaker beyond 48 hours after readiness to proceed to be for charterers’ account”

og Paragraf 23 stipulerede vedrørende Betalingen af ekstra Assurancepræmie saaledes:

“If the steamer has not left Leningrad on the 31st December, 1930, charterers are to pay extra insurance premium for the steamer . . .”.

Skibet ankom til Iskanten for indgaaende til Leningrad d. 28. December 1930 Kl. 10 og fik Isbryderassistance d. 30. December Kl. 10,45. Med Afbrydelser blev Baaden assisteret til Leningrad, hvortil den ankom den 1. Januar 1931 Kl. 6,00. Efter endt Tillastning var Skibet rede til at afsejle d. 3. Januar Kl. 23,00, men ventede paa Isbryder til Torsdag d. 8. Januar Kl. 21,20, da det afsejlede assisteret af 2 Isbrydere. Under Manøvreringen i Isen fik Skibet Rorskade og maatte assisteres tilbage til Barotschny Basin. Efter midlertidig Reparation af Rorskaden var Baaden klar til at sejle igen Lørdag d. 10. Januar Kl. 13,00, men Russerne stillede ikke Isbryderassistance før Torsdag d. 15. Januar Kl. 14,00. Med Afbrydelser blev Baaden nu assisteret til Kronstadt, hvor den maatte stoppe Fredag d. 16. Januar Kl. 15,45. Lørdag d. 17. Kl. 0 fik man paany Isbryderhjælp, og med store Afbrydelser i Isbryderassistanzen naaede Baaden endelig Torsdag d. 22. Januar Kl. 16,00 ud i frit Vand.

Rederiet og Foreningen hævdede, at Russerne havde misligholdt deres Forpligtelse efter Certepartiets § 22 til at give Isbryderassistance, idet man gjorde gældende, at saadan Assistance burde ydes kontinuerligt. Re-

deriet forlangte derfor Erstatning for Tidstab, ekstra Kulforbrug m. v. I Lossehavnen, Liverpool, assisterede Foreningens Repræsentanter og Advokater, og det lykkedes — ved Trusel om Beslaglæggelse af Ladningen — at faa Arcos i London til at deponere £531-5-0 til Sikkerhed for »demurrage«, ekstra Kulforbrug og ekstra Assurancepræmie.

Ved Forhandlinger med Russerne opnaaedes der Enighed om at lade Sagen afgøre ved Voldgift i Hamburg. Til Rederiets Voldgiftsmand valgtes Direktør Bartelsen fra Schutzverein Deutscher Rheder, medens Russerne valgte Dr. O. Scharlach, og man blev enige om at vælge Præsidenten ved Oberlandesgericht Dr. W. Kiesselbach til Opmand.

Under Voldgiftssagen krævede Rederiet Erstatning for Tidstab under Issejladsen 10 Dage 9 Timer efter Demurrageraten £30-0-0 pr. Dag = £311-5-0, ekstra Kulforbrug £45-0-0, ekstra Assurancepræmie d. Kr. 2,919.96, Rederiets Franchise for Isskader paa Skibet d. Kr. 5,702.00, Tidstab under midlertidig Reparation i København £177-10-0, Tidstab under senere endelig Reparation £630-10-0 samt Erstatning for Omkostningerne til Repræsentant- og Sagførerassistance i England og Hamborg.

Efter en Del Forhandlinger for Voldgiftsretten anbefalede Opmanden Parterne at afgøre Sagen derved, at Russerne skulde betale »detention« for 9 Dage = £270-0-0 samt ekstra Assurancepræmie £160-15-10. Parterne fulgte Opmandens Henstilling, og af det i England deponerede Beløb udbetaltes da til Rederiet Detention plus Assurancepræmie, og det lykkedes endvidere at faa Russerne til at betale Renter £30-17-5, saaledes at Rederiet ialt fik i Erstatning £461-13-3.

Som tidligere meddelt har baade Nordisk Skibsrederforening og vor Forening adskillige Sager løbende i England, og ved Aftale mellem Clubberne blev det bestemt, at Foreningens Sag vedrørende s.s. »Askø« Nr. 10/31 skulde vælges som Test Case. Sagen er nu saa langt fremme, at Vidneforklaringer er afgivet, og den egentlige Procedure derfor kan forventes at finde Sted naar som helst. Modparten, de russiske Befragtere, har foreslaaet, at Retten foreløbig kun kommer til at beskæftige sig med Spørgsmaalet om, hvorvidt de russiske Befragtere var forpligtet i Henhold til Certepartiet at yde Skibet eller Skibene kontinuerlig Isbryderassistance fra Indlastningsstedet til Iskanten. Man haaber derfor, at de øvrige Sager, der er løbende i England, naar Dommen i »Askø«-Sagen er faldet, vil kunne afgøres paa Basis af Test Case-Dommen.

## POLSK PRØVETUR

Med den ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri byggede Eksportdamper »Lwow« til Polish British Steamship Co., Gdynia, afholdtes den 23.6. Prøvetur i Sundet, og Skibet afsejlede til Gdynia i Mandags.

Skibet er en Fragtdamper af Shelterdæktypen med Aplering for 12 Passagerer. Dets Hoveddimensioner er: 262' 0" × 39' 3" × 17' 1" og det er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse Lastrumskapaciteten er 115,000 cub. feet, hvoraf 50,000 cub. feet er indrettet som Kølerum for Landbrugsprodukter. Kølemaskineriet er leveret af Thomas Ths. Sabroe. Skibets Fremdrivningsmaskineri bestaar af en vertikal Venlildampmaskine efter Lentz-Systemet af Værftets eget Fabrikat. Cylinderdimensionerne er 2 × 420 × 900 mm og Slaglængden 900 mm. Maskineriet udviklet normalt 1375 HK. Kedelanlægget bestaar af 2 Sik. cyl. Marinekedler med ialt 3700 sq. feet Hedeflade. Kedlerne er udrustet med kunstigt Træk og Overhederanlæg.

Skibet er Søsterskib til den i Maj Maaned afleverede Eksportdamper »Lublin« til samme Rederi. Disse Skibe skal betjene Selskabets Rute Gdynia-London-Hull. Skibenes Fart i daglig Drift er 12 Knob.

I Prøveturen deltog Direktør C. H. Jeffrey og Inspektør Morgulec, Polish British Steamship Company, samt Mr. Brackenbury, Ellerman-Wilson Line, som Repræsentanter for Rederiet, endvidere Inspektør Scherffenberg Bureau Veritas, Værftets Direktion m. fl.

## PERSONALIA

### Svensk Anerkendelse

Mr. William H. Cole, den i skandinaviske Skibsfartskredse velkendte Chef for Cardiff-Firmaet Whitwill, Cole & Co., Ltd., er blevet udnævnt til Ridder af Vasa-Ordenen. Mr. Cole blev sidste Aar udnævnt til Ridder af den norske Olavs-Orden. Begge Udnævnelser skyldes hans Interesse for Udviklingen af det skandinavisk-engelske Samarbejde.

### Navneforandring

Sir Frederick William Lewis, Bart., den ansete engelske Skibsreder, der fornylig fik Adelspatent som Baron, har bestemt sig til i Fremtiden at hedde Lord Essendon.

## FRAGTRATETALLET FOR MAJ 1932

Statistisk Departements Fragtratetal for Maj er beregnet til 87.5 mod 87.8 i April, jfr. følgende Oversigt.

Januar—Marts 1925	gsntl.....	100.0			
Maj 1931.....	86.5	December 1931.....	93.9		
Juni — .....	86.3	Januar 1932.....	92.4		
Juli — .....	86.4	Februar — .....	91.4		
August — .....	85.0	Marts — .....	90.8		
September — .....	85.0	April — .....	87.8		
Oktober — .....	88.4	Maj — .....	87.5		
November — .....	92.7				

Fragtratetallets Nedgang i Maj er sket til Trods for, at Kronen i denne Maaned har ligget lidt lavere end i April i Forhold til alle de Valutaer, hvori Fragterne noteres. Nedgangen vilde have været ca. dobbelt saa stor med uforandrede Gennemsnitskurser.

Nedgangen i de noterede Rater er størst for Kornru-terne. Australien og la Plata er gaael væsentlig ned, og Donau er ligeledes ringere; kun Montreal ligger paa Højde med den foregaaende Maaned. Endvidere er Raterne gaael ned for Oliekager fra Golfen og for Sojabønner. Blandt Timecharternoteringerne har der nu i de to sidste Maaneder været Nedgang for den vestindiske Farl.

Disse Fald er delvis opvejet af en mindre Stigning i Kulfragterne. Der har været en lille Fremgang for de fleste Ruter, hvori danske Skibe deltager, undtagen i Fragterne til danske Havne.

Trælast noteres uforandret. Den ret livlige Befragtning i denne Farl, som har medført en betydelig Formindskelse af Oplægningerne, har altsaa ikke i den forløbne Maaned medført nogen Stigning i de meget lave Fragter.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 28. Juni 1932.

Senest den 31. Maj beskæftigede vi os med Ophugnings-Problemet i denne Rubrik, hvor det i de senere Aar jævnligt er blevet draget frem. Den 1. December f. A. skrev vi om det samme Emne følgende for det paagældende Afsnit afsluttende Bemærkninger: — — — Dette Spørgsmaal kan kun løses i Fællesskab mellem Rederne — helst paa endnu bredere Basis, som det dog næppe tilkommer os at anvise — men vi tror og haaber, at det før eller senere af rette Vedkommende lages op som første Punkt paa Dagsordenen. Dette vort Haab er ikke blevet gjort til Skamme, thi som fornylig meddelt var Spørgsmaalet fremme i forreste Række under Baltic and International Maritime Conference's Executive Committee's Møde i Bremerhaven fornylig. Den direkte Anledning var den tyske Ophugningsplan, der udarbejdes og agtes udført i Praksis med Støtte af den tyske Stat. Det fremhæves, at den nævnte Statsstøtte ikke medfører nogen Forpligtelse for de paagældende Redere til at erstatte den til Ophugning afhændede Tonnage med anden og mere tidssvarende. Noget saadant vilde ogsaa være komplet meningsløst, ja vel sagtens uopfyldeligt. Vi kunde tværtimod tænke os, at der medfulgte Pligt til ikke at anskaffe sig anden Tonnage i Stedet for den udrangerede indenfor et vist Aaremaal, og da kun dersom Forholdene berettigede dertil. Hvorom alting er: Problemet er nu paa Dagsordenen i mange europæiske Søfartsnationer, og der er al god Grund til at følge dets videre Udvikling med den Interesse, det saa afgjort kan gøre Krav paa.

## TRÆLASTMARKEDET

er til Trods for dets fortsat trøstesløse Tilstand naturligt nok det Marked, der for Tiden paakalder de fleste danske Rederes største Interesse og Agtpaagivenhed. De russiske Befragtere dominerer vedblivende Markedet og der er intet, der taler for en Ændring i dette Forhold i overskuelig Fremtid. Fra russisk Side er der reklameret med efter Forholdene hurtige Ekspeditioner, navnlig i forskellige Havne i Hvidehavet. Med Rette har et norsk Blad gjort opmærksom paa »Medaillens Revers«: de mange Dages despatch-money, der i de givne Tilfælde er paaløbet.

Hvad der efter vor Mening er endnu værre er, at der egentlig ikke er saa stor Grund til at forbydes eller beklage sig, naar det erindres, at Rederne saa vel kender de for dem meget ugunstige russiske Certepartibetingelser, og indgaar paa samme. Det vilde være endnu værre, dersom der var Tale om meget langvarige Ophold paa Lastepladserne, thi saavist som Russerne er sande Mestre i den Kunst at faa en despatchmoney-Regning til at svulme op, lige saa vist er de ikke mindre dygtige til at begrænse et Demurragekrav til det rene Ingenting.

Som Eksempel anførtes, at en 1,295 Stds. Damper, der laa paa Lasteplads i Hvidehavet i 10 Dage, maatte udrede despatch-money for 21 Dage. M. a. O., forinden Baaden vilde have været berettiget til demurrage for et lignende Tidsrum (10 Dage) skulde den opholde sig paa Lastepladsen i 41 (een og fyrre) Dage, sørgeligt, men sandt.

Da af 2 Onder som bekendt foretrækkes det mindste, er der desværre kun Grund til at foretrække en stor despatchmoney Regning fremfor et Demurragekrav, og saa forøvrigt haabe paa, at Rederne i ikke al for fjern Fremtid ogsaa faar et Ord at sige m. H. t. Udformningen af Betingelserne fra Hvidehavet og Leningrad.

Da Stillingen paa samtlige Trælastmarkeder er uforandret siden sidst, undlader vi at anføre Eksempler paa senest foretagne Befragtninger.

## KUL, KOKS etc.

Markedet er vedblivende daarligt, saavel til Danmark og Østersølandene som sydover, omend udpræget fast for Middelhavs-Destinationer. Af Afslutninger til Danmark kan nævnes:

Tyne Range/Fredericia, 2,200 Tons 4/3d. 500 Tons Losning, Forthet/Kbhvn., 2,500 Tons, 4/-; Hull/Odense, 3,100 Tons, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 1,000 Tons Losning.

## MIDDELHAVET etc.

Nedgaaende: Som foran nævnt ligger Kulraterne fast, hvad dog ikke siger saa meget, da de er meningsløst lave og det hjemgaaende Marked som Helhed haabløst. Fra Danzig udbydes et betydeligt Antal store Ladninger til Vestitalien til 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., maaske 8/-, Østitalien 1/- mere, medens middelstore Baade betales med 8/6d. henholdsvis 9/6d.

Hjemgaaende: Som allerede antydnet, er det hjemgaaende Marked stadig meget lidt bevendt, hvad gælder saavel Donau og Sortehavet som selve Middelhavet, og der er ikke Anledning til at anføre Eksempler paa de sparsomme Afslutninger, der ikke adskiller sig fra de sidst rapporterede.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Rekorden i Daarligdom præsteredes ved Befragtningen af Partier og hele Ladninger fra 10,000 til 30,000 quarters fra Montreal til Antwerpen-Rotterdam til 6 cents per 100 lbs. Northern Range byder ved udpræget Forretningsløshed ingen Trøst, og Gulfen opererede væsentlig i prompt Tonnage til Grækenland til omved 2/9d. per quarter og fortsætter med Udbud af adskillige lignende Ordre per Juli og 1./15de August. Cuba er stadig en god Aftager af Tonnage for Afskibning over Juli-August, og af bemærkelsesværdige Afslutninger kan nævnes: 7,500 Tons U.K.-Cont.

14/-, 5te November Annullering. Befragternes henholdsvis Redernes Bevæggrunde til at foruddiskontere Markedet over en saa lang Periode har utvivlsomt været diametralt modsatte. Maatte førstnævnte blot faa Ret.

### SYDAMERIKA

Markedet fra la Plata Floden svingede som Vejret i April, men sluttede dog Ugen i Fasthed med 14/6d. som Basis til Antwerpen-Rotterdam (imod 13/6d. ved Ugens Begyndelse) og 16/- til Bordeaux/Amsterdam Range (sidstnævnte spotprompt). Allerede i Midten af Ugen opgjordes den til da befragtede eller berthede Tonnagemængde til 230,000 Tons og den endnu indtil 25/27' ledige Tonnage til 530,000 Tons.

### ØSTEN

De australske Befraglere fandt sig atter forandredede til at notere "prewar-rates", nemlig 20/-

som Basisrate fra de sydlige Afskibningsdistrikter. Saavidt vides har dog ingen Reder endnu akcepteret denne horrible Betaling, hvertfald ikke for Tramp-tonnage. De øvrige Østens Markeder giver ikke deres sydlige Kollega meget efter. Af Afslutninger kan nævnes:

Dalny/Rotterdam eller Hamborg, 7,000 Tons Soya-bønner 20/-, option Vladivostock 1/6d. mere (dette er 1/- henholdsvis 1/3d. mere end sidst noteredes, m. a. O., trods alt en Fremgang), Saigon/Havre-Hamborg Range, 4,500 Tons Ris (Delladning), 22/6d.

Majsen fra Sydafrika kan tilsyneladende ikke konkurrere med den argentiniske og rumænske, thi trods rigeligt Tilbud af Tonnage til 15/- synes ingen Afslutning at være bragt i Stand.

### TIME-CHARTER

er uforandret.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

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

### KJØBENHAVN

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

### FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Selskibe 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 Selfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 mindertidlig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private eller faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

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

### NYBORG

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

### RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Selskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Selskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø, Udg. 35 Ø. 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 Slange 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.



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### KUL ELLER OLIE ELLER BEGGE DELE?

I disse Dage er der hædet noget, der skulde føre til Gavn baade for Kulindustrien og for Skibsfarten. For det første er den engelske Regerings Kulpolitik blevet inkorporeret i et Lovforslag, som har faaet generel Støtte, skønt det har visse svage Punkter. Men det indeholder dog et Løfte om, at i de kommende tolv Maaneder vil der være Fred indenfor Kulmineindustrien, og at Politikerne i det mindste i nævnte Tidsrum vil overlade det til Kulmineejerne og Kularbejderne selv at finde deres egen Frelse. De nævnte Fordele er ikke ganske ufortjente, thi af alle Industridrivende har dem, der har været beskæftiget ved Kulindustriens Genopbygning, det være sig Kul til Hjemmeforbrug, til Eksport eller til Bunkers, der har lidt mest under Politikernes Indblanding. Ophævelsen af Minegruppen i Underhuset, hvis Medlemmer kun har gjort Kulmineindustrien Skade, var en af det sidste Valgs Fortjenester. Den anden og glædelige Begivenhed, der lover godt for Fremtiden, er det Forsøg, der gøres ombord paa »Scythia« med en ny Type Brændsel, det saakaldte *colloidal* Brændselsstof. *Colloidal fuel* ligner Maling deri, at et Tørstof, i dette Tilfælde Kulstøv, holdes flydende i en Vædske, nemlig Brændselsolie. Men der er den Forskel paa Maling og *colloidal fuel*, at i »Kolloiden« skal Tørstoffet ikke blot kemisk blandes med Vædsken paa en saadan Maade, at det holdes flydende, men skal ogsaa mekanisk bearbejdes sammen med Oljen paa en saadan Maade, at det ikke vil have en Tendens til at danne Bundfald i Vædsken, hvilket er Tilfældet med Maling. For man blander Kulstøvet og Oljen sammen, maa man fjerne saa meget som muligt af den Aske, der opstaar ved Kullet Pulverisering, men dette er hverken en vanskelig eller en kostbar Proces. Denne sidste Proces er særlig anbefalelsesværdig, hvis Brændselsstoffet skal anvendes til Dieselmotorer. Kulstøv fra Skakterne eller fra Minerne kan anvendes, og ved en Proces, der er analog med den, man anvender ved »Krakning« af Olie, bringes Olje og Kulstøv sammen i Reagenskamre, frembringende denne Art *colloidal fuel*. Nationen har ventet taalmodigt paa, at den engelske Stats langstrakte Forsøg skulde krones med Held, men det er blevet private Selskaber, som har maattet gribe Problemet praktisk an, og det er ogsaa lykkedes dem at fremstille et Brændselsstof bestaaende af 40 pCt. Kul og 60 pCt. Olje.

Det er endnu for tidligt at udtale nogen Spaadom om, hvilke fremtidige Forventninger, man kan stille til de Forsøg, der er ved at blive gjort, men hvis ikke Opfindernes Forhaabninger gøres helt til Skamme, staar vi paa Tærsklen til Begivenheder, der vil blive til Gavn navnlig for Kulindustrien, men ogsaa for Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien. Den tredje glædelige Begivenhed er Marineministerens Udtalelse, at hans Ministerium betragter Cunard Liniens foretagsomme Arbejde som værende af »overordentlig stor Interesse«. Ministeren har udtalt det Synspunkt, at hele Spørgsmaalet kræver det intimeste Samarbejde mellem de fire interesserede Industrier — nemlig Kulindustrien, Skibsfarten, Skibsbygningsindustrien og Dampkedelfabrikationen, og har foreslaaet, at der gives disse fire Industrier en Lejlighed til at finde hinanden, idet han tilføjer, »at hvadsomhelst Ministeriet kan udtælle i saa Henseende, vil det gøre med Glæde«.

Der er ikke Grund til at tro andet end, at Cunard Liniens Ingeniørstab i Samarbejde med Wallsend Shipway Company er ved at skabe ny Historie for Skibsfarten, og dette ikke for første Gang. Helt tilfredsstillende er det, at dette Fremskridt ikke er gjort af et Regeringsorgan, thi et privat Selskab ejer større Mod og hæmmes ikke af Reglementer og Regulativer, og er heller ikke i saa høj Grad Genstand for politisk Indblanding. Det nye Brændselsstof bliver vel ikke det sidste Stadium, man naar med Hensyn til Brændselsstofferne. At det er et betydeligt Fremskridt, er en uomtvistelig Kendsgerning. Der kan ikke ventes nogen økonomisk Genrejsning i de britiske Øer før man finder et Middel til at anvende de britiske Øers eneste Raamateriale i Videnskabens Tjeneste, thi Kulindustrien er i Fortiden kun blevet overgaaet af Landbruget med Hensyn til at skaffe Befolkningen Beskæftigelse, foruden at den har ydet Leverancer til Erhverv, der har bidraget stærkt til at faa Handelsbalancen til at balancere. Ej heller maa det glemmes, at Kullet har været en vigtig Sag for en betydelig Del af den britiske Handelsflaade, idet det har forsynet udgaaende Skibe med Last den ene Vej, saaledes at de tilbagetransporterede Fødemidler har kunnet tilvejebringes til billigere Fragter end det ellers vilde have været Tilfældet, thi Trafik i begge Retninger er økonomisk Trafik.

Det er tilsyneladende vanskeligt at overdrive de Muligheder, dette Eksperiment kan medføre. Eksperimentets heldige Udfald vilde føre til, at der oprettedes Fabrikker til Fremstilling af »colloidal fuel« i alle vigtige Havne, saasom Liverpool, Glasgow, Southampton og London. De Redere, der er forblevet Dampmaskinen tro, vil ogsaa vinde derved. Thi det er beregnet, at hvis det nye Brændselsstof viser sig at være brugbart, vilde Cunard Linien, som anvender 600,00 Tons Olie om Aaret, i Fremtiden kun anvende 600,000 Tons Olie, men maatte saa til Gengæld købe 400,000 Tons Kul. Det er en Kendsgerning, at Olien koster omtrent 3 Gange saa meget pr. Tons som Kul, og selv om man lager Hensyn til Fabrikationsomkostningerne, vil det nye Brændselsstof blive billigere end Olie, selvom dennes Pris trykkes af den stærke Konkurrence. Det er for tidligt at spaa, hvilket Udfald Forsøgene ombord paa »Scythia« vil faa, men der er gunstige Udsigter, som, hvis de holder Stik og faar den fornødne Støtte af Regeringen og Søfartsindustrierne, vil bidrage til at geoplive Kulindustrien, vil stimulere Eksporthandelen, vil skaffe forøget Beskæftigelse til Arbejderne og gavne, baade direkte og indirekte, den engelske Skibsfart, som nødvendigvis maa være en Befolknings vigtigste Industri. Hvis, som Følge af Cunard Liniens Foretagsomhed, Nationens Opmærksomhed endelig koncentrerer paa den praktiske, fremfor paa den politiske Side af Kulspørgsmaalet, vil der være Grund til Tilfredshed. Maaned efter Maaned mindes Landets Befolkning om den Pris, der maa betales for den Apati, der er blevet udstødt overfor de bærende Kræfter i Landets Økonomi — nemlig Kulindustriens Genopliven, Eksportens Stimulering og Genoprettelsen af Kullet som den vigtigste Kraftkilde saavel for Industrien som for Transporten baade til Lands og til Vands.

*The Shipping World.*

## SUEZ KANAL LEMPELSER

Udenrigsministeriet har fra den kongelige Gesandt i Paris modtaget Meddelelse om, at Suez Kanal Selskabet paa sit Møde den 6. Juni 1932 har besluttet at forlænge den midlertidige Nedsættelse af Transitakterne til 31. December 1932, saaledes at de vedblivende vil beløbe sig til 6 frcs. for lastede Skibe og 3 frcs. for Skibe i Ballast.

Udenrigsministeriet har ligeledes modtaget Meddelelse fra Gesandten i Kairo om, at Suez Kanal Kompagniets Direktion har vedtaget, at i Tilfælde af utilstrækkelig Bunkerplads vil der paa Kaptajnens berettigede Forlangende kunne gives Tilladelse til at anbringe en Del af de Kul, som et Skib har Lov at have i Ballast, i Lastrummet. Artikel 5, Paragraf 3 i Selskabets Navigationsreglement har nemlig faaet følgende Tilføjelse:

»For at et Skib ellers skal kunne nyde godt af den Takstnedsættelse, der er blevet tilstaaet Skibe i Ballast, maa Rumfanget af det Brændsel, der er bestemt til Skibets Forbrug, ikke overstige 125 pCt. af det Rumfang, som Skibets Maskine har i Følge særlig udstedt Certifikat. Dette Brændsel skal egentlig opbevares i faste eller bevægelige Bunkers. Man kan dog paa Kaptajnens berettigede Forlangende give Tilladelse til, at det anbringes paa Broen eller i Lastrummet. I hvert Tilfælde maa Rederen træffe alle de fornødne Foranstaltninger til, at det ombordværende Brændsels Rumfang med Lethed kan maales.«

Denne Meddelelse bedes bragt til de danske Rederes Kundskab, idet deres Opmærksomhed henvendes paa den Formaning, der gives i Paragraf 5's sidste Sætning.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## FREDERIKSHAVN

**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

## AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FREDERIKSSUND

**A. J. HOLM**EDSV. SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSSUND**

TELEFON: 446

TLGR.-ADR.: MÆGLEREN

Vandstand i Havnen 5,2 m.

## KJØGE

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KOLDING

**A. GJØRDING**KOLDING  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER.  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN RIBBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## KORSØR

**Rasmus Christensen**Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

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

**P. JØRGENSEN & CO.**(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## KØBENHAVN

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

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

**MARIUS NIELSEN & SØN**Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi  
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Marius«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

## NYKØBING F.

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

Indehaver: Emil Petersen

Edsv. Skibsmægler  
Nyköbing F.

## FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibe til Aarhus i den forløbne Uge

s.s. »Svanholm« af København fra Liverpool med Styk-gods. s.s. »Nordland« af Lybeck fra Leningrad med Trælast. s.s. »Hansi« af Bergen fra Archangel med Trælast. s.s. »C. A. Banck« af Helsingborg fra England med Kul. s.s. »Agnete« af København fra England med Kul. s.s. »Agnete Mærsk« af Aalborg fra England med Kul. s.s. »Nicolas Angelos« af Grækenland, 2800 Net. Tons, fra Argentina med 6700 Tons Majs.

### Kuludførslen over Gdynias Havn i Maj Maaned 1932

Ifølge en fra Vicekonsulatet i Gdynia modtagen Beretning udførtes der i Maj Maaned over Gdynias Havn 350,935.5 T. Kul, deraf til Danmark 46,887 T. mod 301,160.5 T., deraf til Danmark 42,483 T. i April Maaned 1932.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Algier .....	6,558
Argentina .....	4,607
Belgien .....	10,820
Danmark .....	46,887
Finland .....	38,390
Frankrig .....	4,085
Lettland .....	2,860
Norge .....	48,871
Sverige .....	168,055.5
Italien .....	19,802
	<b>350,935.5</b>

### Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i Maj Maaned 1932

Indførslen over Havnen er gaaet tilbage fra 29,476 T. i April til 18,383 T. i Maj, medens Udførslen steg fra 348,942 T. i April til 394,191 T. i Maj, hvorefter den samlede Vareomsætning altsaa er steget med c. 34,000 T. i Forhold til April Maaned.

Nedgangen i Importen skyldes væsentlig, at der ikke har fundet nogen Indførsel af Ris Sted i Maanedens Løb; af andre hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes c. 1,200 T. Frugt, — frisk og tørret —, 1,000 T. Thomasmel, c. 8,400 T. gammelt Jern, c. 2,400 T. Bomuld.

Af hovedsagelige Eksportvarer skal fremhæves c. 1,000 T. Ris, c. 1,700 T. Kartofler, c. 9,400 T. Sukker, c. 3,500 T. Bacon, 248 T. Æg, c. 383,500 T. Kul (incl. Bunkers),

c. 4,500 T. Gødningstoffer, c. 1,600 T. Jernbaneskinner, c. 2,600 T. Kogsalt, c. 1,200 T. Kalkkvælstof.

Der indløb i Maanedens Løb 322 Skibe med tilsammen 239,937 N.R.T. mod 282 Skibe med 216,924 N.R.T. i April. Den danske Tonnage andrager 43 Skibe med 25,640 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige med 97 Skibe med 62,472 N.R.T. som Nr. 1, Polen med 42 Skibe med 54,172 N.R.T. som Nr. 2, Tyskland med 53 Skibe med 25,864 N.R.T. som Nr. 3.

### Radioekspedientprøven ved Københavns Navigations-skole

Ved den i Juni afholdte Radioekspedientprøve til anden Klasses Certifikat var der indstillet 12 Elever, hvoraf 11 bestod hele Prøven, medens 1 skal til Omprøve i Radioteknik. Der opnaaedes følgende Resultater:

Ingeniør N. Hveissel, Frederiksberg 7,4. Styrmandene V. Madsen, Voersaa 6,9. E. Christiansen, Varde 6,3. P. H. Andersen, Vordingborg 6,1. J. E. Pedersen, Sjørring 5,9. H. Hornbo, København 5,8. H. Arge, Færøerne 5,6. O. Johansen, Rønne 5,6. K. Kähler, Rønnebæk 5,4. M. Hansen, Sakskøbing 5,0. C. Jensen, Hørsholm 4,6. Styrmand P. H. Andersen bestod tillige Telefonprøven med 6,3. For at bestaa kræves 4 og højeste Karakter er 8.

### Hos Burmeister & Wain

Marius Nielsen & Søn's Damper »Valborg«, Det Østasiatiske Kompagnis »Jullandia«, D. F. K.'s »Victoria« og det Forenede's »Louisiana«.

### De nye Statsskibes Bygning.

Arbejdet med den nye Dieselmotorfærge til Store Bælt og det nye Motor-Postskib til Kalundborg-Aarhus Overfarten er nu skredet saa godt frem, at man baade i Helsingør og Nakskov er i Færd med at rejse Spanterne til de to moderne Overfartsfartøjer. Der er almindelig Glæde i de to Byer over, at det er lykkedes at faa disse store Arbejder sat i Gang midt i en Tid, da Forholdene ellers er saa elendige for Skibsværfterne. Erhvervelsen af Arbejdet med at bygge de to nye Overfartsfartøjer til D.S.B. betyder nemlig, at man i henvend et Aar har faaet Beskæftigelse til 2—300 Mand, som ellers vilde gaa ledige.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. 6. 1932

LONDON .....	18,36	MADRID .....	42,10
NEWYORK .....	510,00	AMSTERDAM .....	206,75
BERLIN .....	121,20	STOCKHOLM .....	94,60
PARIS .....	20,20	OSLO .....	90,70
ANTWERPEN .....	70,95	HELSINGFORS .....	8,45
ZÜRICH .....	99,65	PRAG .....	15,25
ROM .....	26,10		

## POSITIONSLISTE

PR. 28. JUNI 1932

### A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. Aalborg, afg. London 27.6.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aaro, Hjorth, ank. Leningrad 26.6.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Adén 23.6. p. R. t. Suez.  
s.s. Alabama, Karstensen, afg. Kiel 21.6. til Buenos Aires.  
m.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

### FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

s.s. Algarve, Lund, ank. Kbhvn. 25.6.  
m.s. Alsia, Heindorn, ank. Marseilles 26.6.  
s.s. Allsund, Petersen, ank. Montreal 22.6.  
m.s. Amerika, Knudsen, ank. Kbhvn. 26.6.  
m.s. Annam, Skjoldam, afg. San Francisco 23.6. til Vancouver.  
s.s. Argentina, Juul-Larsen, ank. Rosario 25.6.  
m.s. Arizona, Sonne, afg. Buenos Aires 30.5. til Kbhvn. m. fl.  
m.s. Asia, Jørgensen, ank. Kbhvn. 5.6.  
s.s. Askø, Larsen, afg. Leningrad 20.6. til Garston Docks.  
m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Geraldton 25.6.  
s.s. Astrid, Jacobsen, pass. Kbhvn. 25.6. p. R. t. London.  
m.s. Australien, Wolff-Jørgensen, afg. Kobe 25.6. til Dalny.

### B

s.s. Beira, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. Bellona, Hansen, afg. Newcastle 27.6. til Aalborg.  
s.s. Benedikt, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. Bergenhus, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. Birgit, Egenfeldt-Nielsen, ank. Constantza 23.6.  
s.s. Birte, Christensen, ank. Södertelje 22.6.  
s.s. Bogø, Michelsen, afg. Funchal 25.6. til Casa Blanca.  
s.s. Bothal, Hansen, ank. London 17.6.  
m.s. Boringia, Væring, ank. Alexandria 27.6.  
s.s. Botnia, Holberg, afg. Leith 25.6. til Reykjavik.  
m.s. Bornholm, Haure-Petersen, ank. Kbhvn. 26.6.  
s.s. Brasilien, Bolfeldt, afg. Rio 22.6. til Kbhvn. m. fl.  
m.s. Bretagne, Berndsen, afg. Leith 17.6.  
s.s. Brettland, Hansen, ank. Danzig 26.6.

s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. forv. Ceula 27.6. til Melilla.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Norfolk 20.6. til Martinique.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 18.6. til Buenos Aires.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Nakskov 26.6. til Antwerpen.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Melbourne 19.6.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Bermuda 26.6. p. R. I. Baton.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Novarossisk 26.6.  
s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Vlaardingen 22.6.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Hølbæk 26.6.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Naples 27.6.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Baltimore 11.6. til St. Nazaire.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, ank. Kbhvn. 26.6.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Cardiff 19.6.  
s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, afg. Sunderland 25.6. til Goole.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Singapore 26.6. til Hongkong.  
m.l. *Danmark*, Bjark, ank. Fawley 26.6.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. St. Lucia 24.6. til Halifax.  
s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.6.  
s.s. *Douro*, Holm, ank. Kbhvn. 26.6.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 25.6. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 27.6. til Esbjerg.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Hamborg 26.6.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Norrkøping 27.6.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Singapore 24.6. til Bangkok.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Antwerpen 25.6. til Piraeus.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Uleåborg 20.6.

m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 26.6. til Panama Kanalen.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Ny-købing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Singapore 26.6.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Florida*, Kolster, afg. Mass 27.6. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Antwerpen 22.6.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Rouen 24.6.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 17.6. til New York.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Leningrad 9.6.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Randers 25.6.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 24.6. til Kbhvn.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Montreal 25.6. til Kbhvn. og Esbjerg.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Frederikshavn 24.6. til Arkangelsk.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Kbhvn. 21.6.  
s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Leningrad 23.6.  
m.s. *Guldborg*, ank. London 22.6.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. forv. Rouen 30.6.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kemi 22.6.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. forv. Swansea 27.6. til Cardiff.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Odense 26.6.  
s.s. *Hroar*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.6.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
m.s. *Indien*, Bronér, ank. Kbhvn. 11.6.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Morphou Bay 25.6.  
m.s. *Ireland*, Petersen, ank. Barcelona 21.6.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
RANDERS

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

ODENSE

## CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER  
ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## CARL HASSAGER &amp; CO

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17 Telegr. Adr. "Hassager"

SVENDBORG

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER  
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663 TELEGR. ADR.: "HOPPE"

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151-955  
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

VEJLE

## FRIIS &amp; FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE  
ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

## F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 25.6. til Island.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 18.6. til Quebec, Montreal.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Dover 23.6. p. R. t. Genoa  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jutlandia*, ank. Kbhvn. 18.2.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 24.6.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. forv. Manchester 27.6. til Liverpool m. fl.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 27.6.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Danzig 17.6.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiusko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 18.6. westb.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Hanstholm 25.6. p. R. t. Middlesbrough.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Halifax 11.6.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Cardiff 23.6.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Sukkertoppen 24.6.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, i Dok.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Pensacola 21.6. til Rotterdam, Aabenraa m. fl.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Hamborg 26.6.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Riga 21.6.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Piteå 21.6.  
s.s. *Margrethe*, Ankersen, afg. Kbhvn. 25.6. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Leningrad 27.6. til Odermünde.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. King's Lynn 22.6.  
s.s. *Mary*, oplagt i København.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Helsingør 25.6. til Buenos Aires.  
m.s. *Meonia*, Kolls, pass. Kielerkanalen 26.6. p. R. t. Gdynia.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. forv. Genua 27.6. til Livorno.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 26.6.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Buenos Aires 25.6. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Kbhvn. 25.6. til Riga.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Kalundborg 26.6.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Ipswich 25.6.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Leningrad 25.6.

## O

m.s. *Odense*, Willarsen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thornung, ank. Danzig 16.6.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. Kbhvn. 10.6.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rosario 26.6. til Kbhvn. m. fl.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. St. Thomas 25.6. til New-castle.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 23.6. til London.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. New York 22.6. westb.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Grimsby 22.6.  
s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Halifax 19.6. eastb.

## R

s.s. *Rhone*, Ørbech, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Røfsø 23.6.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 22.6. p. R. t. Nyborg.  
s.s. *Scotia*, Rasbæk, ank. Frederikshavn Dok 21.6.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig 25.6. til Reval.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Leningrad 21.6. til Sharpness.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Kap det gode Haab 26.6. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Manchester 24.6.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Malaga 24.6.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. forv. Havre 27.6. til La Pallice og Bordeaux.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Casablanca 25.6.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag 25.6. til Kbhvn.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Leningrad 21.6.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Tripoli (Syrien) 21.6.  
s.s. *Stadion II*, afg. Kbhvn. 25.6. til Langesund.  
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 30° 48' W. 56° 50' N. 21.6. p. R. t. Havana.  
m.s. *Stjerneborg*, ank. Barcelona 25.6.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sharpness 26.6.  
s.s. *Svanhild*, Hjørth, i Dok.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, i Dok.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. forv. Aarhus 27.6. til Aalborg m. fl.  
s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 24.6.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Kbhvn. 4.5.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Dunkirk 26.6.  
s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Parkeston 27.6. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. forv. Kbhvn. 27.6. til Aarhus.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. Penang 25.6.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Alexandria 26.6.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Valencia 26.6. til Malaga.  
s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 25.6. til Antwerpen.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 18.6. til Kbhvn.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Kbhvn. 25.6.

## V

s.s. *Vendia*, ank. forv. Saksøbing 30.6.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 26.6.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, ank. Kbhvn. 2.5.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Kbhvn. Dok 24.6.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, afg. Madeira 19.6. til Kbhvn. m. fl.  
m.s. *Vistula*, Pape, Kbhvn.-Danzig-Memel Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Mulling*, Jensen, ank. Kbhvn. 24.6.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJL SKIBE PR. 27. JUNI 1932

3/m Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Ballina 24.6.  
3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Aalborg 26.6.

3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Tønsberg 23.6.  
3/m Sk. *Paz*, Groth, ank. Gdynia 25.6.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902  
Nattefoner: Ryvang 2304 & Øbro 6930

Nye og kraftige isbrydende Bugserbaade.  
Bugsering udføres i og udenfor København.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## Frihavns Skibsprovianteringsforretning

(Indehavere: F. Mommsen og A. P. Melgaard)

provianterer Skibe saavel paa  
Rheden som overalt i Havnen

Adresse: Proviantboderne, Frihavnen

Telefon 8332 og Palæ 967 y.

## WILTON'S

### ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

#### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidehæddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.

TELEFON-NR.:

„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STÜBBENHUK\*24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

### Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreidehebers-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## PAULSEN & IVERS

SKIBSMÆGLERE

K I E L  
K A N A L

H O L T E N A U — K I E L — B R U N S B Ü T T E L

B U N K E R K U L , B U N K E R O L I E

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

## ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 29. Juni 1932.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnemont tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarl. foruden Portoudgifterne. Enkeltv. Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

1225. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholms Havn. Parkudden. Lystønde udlagt**  
(U. f. s. Nr. 25/1599. Stockholm 1932.)  
En sort Lystønde, *Parkudden*, der viser rødt Et-Blink hver 0,4<sup>s</sup>, er udlagt paa 59° 19' 55" N. 18° 09' 18" E., ved S.-Siden af Indløbet fra *Lilla Värtan* til *Djurgårdsbrunnskanalen*.
1226. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Bokösund. Korsnäsgrundet. Lystønde bortdrevet.**  
(U. f. s. Nr. 25/1600. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Korsnäsgrundet* paa 58° 51' 05" N. 17° 35' 55" E. er drevet fra Station og midlertidig erstattet med en Stage med Kost. Lystønden vil snarest blive genudlagt.
1227. **Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall Skærgaard. Hölickskär Fyr tændes.**  
(U. f. s. Nr. 15/877. Stockholm 1932.)  
Samtidig med at Lodsudkigsstationen ved *Agö Fyr* i Løbet af 1932 flyttes til *Hölickskär* paa 61° 37' 15" N. 17° 26' 40" E., tændes sidstnævnte Sted et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12<sup>s</sup>. Fyret skal lyse, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c. 278° til c. 290°. 5. Hvidt i Pejl. fra c. 323° til c. 341°.  
2. Hvidt i — - c. 290° - c. 301°. 6. Rødt i — - c. 341° - c. 57°.  
3. Rødt i — - c. 301° - c. 313°. 7. Grønt i — - c. 57° - c. 93°.  
4. Grønt i — - c. 313° - c. 323°.
1228. **Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Skellefteå. Gäsören Fyr forandres.**  
(U. f. s. Nr. 20/1217. Stockholm 1932.)  
I Løbet af 1932 vil *Gäsören Fyr* paa 64° 39' 50" N. 21° 19' 22" E. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Hvert Blinks Varighed 3<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
1229. **Estland. Reval Bugt. Surop Fyr. Oplysning om Lodsstation.**  
(Meddelelse fra den estniske Lodsstyrelse.)  
Lodsstation findes ved *Surop Fyr* paa 59° 28' 22" N. 24° 24' 22" E. Lodserne møder Fartøjer fra Søen Nat og Dag, naar Vejret tillader det, 2 Sm NW. for Fyret. Lodsbaaden er rødmalet og fører det internationale Signalflag S.

**1230. Estland. Soelo Sund. Pjilalaid. Ledebaaker opført.**

(N. t. M. Nr. 7/29. Reval 1932.)

Paa *Pjilalaid* er opført to Ledebaaker, som overet i Pejling 88° leder gennem et Løb med 2,9 m Vand ved Middelvandstand.

Bagbaaken, en hvid Stang med en rød- og hvidtinet Trekant med Spidsen nedad, paa 58° 38' 57" N. 22° 32' 44" E. Højden over Grunden er 6 m og over Havfladen 7,2 m.

Forbaaken, en hvid Stang med en hvid Trekant med rød Kant og Spidsen opad, paa 58° 38' 57" N. 22° 32' 20" E. Højden over Grunden 3 m og over Havfladen 4,5 m. (Kort Nr. 268.)

**1231. Estland. Soelo Sund. Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 7/30. Reval 1932.)

Nedennævnte nye Sømærker er udlagt i *Soelo Sund*:

1. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 58° 39' 50" N. 22° 32' 42" E.

2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 58° 39' 29" N. 22° 32' 09" E.

3. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 58° 39' 20" N. 22° 31' 52" E.

4. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 58° 38' 56" N. 22° 31' 12" E.

5. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste og Ballon paa 58° 38' 16" N. 22° 29' 00" E.

6. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 58° 38' 36" N. 22° 28' 54" E.

7. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 58° 38' 38" N. 22° 27' 02" E.

(Kort Nr. 268.)

**II. Sundet, Smaalands Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1232. Sverige. Sundet. Helsingborg Havn. Taagesignal for Dampfærgen Helsingor—Helsingborg oprettes.**

(U. f. s. Nr. 24/1499. Stockholm 1932.)

Ved *Helsingborg* Fyr paa 56° 02' 40" N. 12° 41' 30" E., paa N-lige Inderpier, vil i den nærmeste Tid blive anbragt en Sirene med en beregnet Hørevidde af 200 à 300 m. Naar under Taage Pierhovedet ikke kan skelnes i en Afstand af c. 300 m, skal Sirenen afgive følgende Signal hver 12,6<sup>s</sup>, Stød 2,7<sup>s</sup>, Pause 0,9<sup>s</sup>, Stød 0,9<sup>s</sup>, Pause 0,9<sup>s</sup>, Stød 2,7<sup>s</sup>, Pause 4,5<sup>s</sup>. — Signaleringen begynder 5 à 10 Min. før Dampfærgens beregnede Ankomsttid og ophører, naar Dampfærgen har naaet det indre Pierhoved.

(Kort Nr. 248 og 210. Danske Lods, Side 245.)

**1233. Sverige. Sundet. Landskrona ENE. Rönneberga Luftfyrtændt.**

(U. f. s. Nr. 23/1436 og 24/1497. Stockholm 1932.)

Ved *Rönneberga* paa 55° 54' 24" N. 12° 55' 40" E., c. 4,05 Sm ENE. for *Landskrona*, er tændt et Luftfyrtændt, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 4,7<sup>s</sup>, hele Horisonten rundt. Desuden er tændt 2 Lyskastere, en der angiver Flyveruten N. efter mellem Pejlingerne 335° og 355°, og en der angiver Flyveruten S. efter mellem Pejlingerne 155° og 175°. Lyskasternerne viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, under det førstnævnte Fyrs Mørkeperiode. Saavel Fyr som Lyskastere er anbragt paa en c. 17 m høj Fyrbaake. Flam-mens Højde: c. 130 m. Synsvidde: c. 28,5 Sm. Brændetid: Kl. 2100 til Daggry indtil 30. September d. A.

Fyret er synligt fra Søen.

(Kort Nr. 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 256.)

**1234. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Havn NE. Opfyldning.**

I Løbet af den nærmeste Tid paabegyndes en Opfyldning af Bugten NE. for *Rudkøbing* Havn. Opfyldningen paabegyndes i Bugtens SW.-lige Hjørne.

*Rudkøbing* Havn: c. 54° 56',3 N. 10° 42',n E.

(Kort Nr. 302, 297, 221, 299, 298, 241, 279 og 280. Havnelods, Side 156.)

(Se Tillæg.)



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1235. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havnefyr midlertidig slukket.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1165 1932 meddeles, at *Odden Havnefyr* paa c.  $55^{\circ} 58' N.$   $11^{\circ} 22' E.$  indtil videre er slukket.  
(E. f. S. Nr. 24/1165 1932.)
- 1236. Danmark. Kattegat. Bolsax W. Nyt Sømærke udlægges.**  
En hvid Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Bolsax W.*, vil snarest blive udlagt paa  $55^{\circ} 42' (10'') N.$   $10^{\circ} 39' (38'') E.$ , ved W.-Siden af Grunden *Bolsax*.  
Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste ved E.-Siden af Grunden benævnes fremtidig *Bolsax E.*  
(Kort Nr. 220, 227, 299, 241, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 182. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 18 og 18 a.)
- 1237. Danmark. Kattegat. Aarhus. Lystønde inddrages midlertidigt.**  
Lystønden *Aarhus*, der viser grønt Et-Blink, paa c.  $56^{\circ} 10' N.$   $10^{\circ} 14' E.$ , inddrages den 6. Juli d. A. eller snarest derefter for et Tidsrum af c. 14 Dage.
- 1238. Danmark. Kattegat. Mosel Grund NNE. Undervandshindring.**  
Føreren af Dampskibet *Erling* rapporterer, at han med Skibet, der stak  $6,5$  m (21 ft.), den 6. Juni d. A. har rørt ved en Undervandshindring beliggende paa  $56^{\circ} 05' (09'') N.$   $10^{\circ} 53' (30'') E.$   
Stedet vil blive nærmere undersøgt.  
(Kort Nr. 252, 227, 211, 278, og 280. Danske Lods, Side 155.)
- 1239. Danmark. Limfjorden. Fegge Sund W.-lige Indløb. Nye Sømærker udlægges.**  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges ved S.-Siden af det W.-lige Indløb til *Fegge Sund* følgende nye Sømærker:  
a. En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Fegge Klit W.*, paa  $56^{\circ} 57' (48'') N.$   $8^{\circ} 54' (24'') E.$   
b. En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Skarre Hage ENE.*, paa  $56^{\circ} 57' (28'') N.$   $8^{\circ} 53' (17'') E.$   
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 471. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 27 a og 27 b.)
- 1240. Norge. Skagerrak. Oslofjorden N.-lige Del. Kongen. Taagesignal forandres.**  
(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1932.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/858 1932 meddeles, at Arbejdet med Forandringen af Taagesignalet fra Sirene til Klokke ved *Kongen Fyr* paa c.  $59^{\circ} 41',4 N.$   $10^{\circ} 36',8 E.$  er paabegyndt. Saalænge Arbejdet staar paa, gives intet Taagesignal. Det nye Taagesignal bliver Et-Slag hver 15<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 19/858 1932. Kort Nr. 236.)
- 1241. Norge. Skagerrak. Flekkerøgapet. Flekkerøgapet Fyr. Brændetid forandret.**  
(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1932.)  
Brændetiden for *Flekkerøgapet Fyr* paa c.  $58^{\circ} 04',6 N.$   $7^{\circ} 57',7 E.$  er forandret til hele Aaret rundt.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1242. England. Themsen Anduvning. Barrow Deep. Lystønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 995. London 1932.)  
Lystønden *Barrow Deep Nr. 17* er flyttet c.  $0,2$  Sm i Retningen  $80^{\circ}$  og ligger nu paa c.  $51^{\circ} 31' N.$   $1^{\circ} 02' E.$ ,  $4,45$  Sm  $97^{\circ}$  fra den SE.-lige Milebaake.
- 1243. England. Haisborough Sand. South Middle Haisbro' Lys- og Klokketønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 27. Trinity House. London 1932.)  
I Anledning af at *Haisborough Sand* har udvidet sig betydeligt SW. efter er *South Middle Haisbro' Lys- og Klokketønde* blevet flyttet c.  $\frac{3}{4}$  Sm SE. t. S. efter, saa den nu ligger  $8,75$  Sm  $72^{\circ}$  fra *Haisborough Fyr*. c.  $52^{\circ} 52\frac{1}{2}' N.$   $1^{\circ} 45' E.$

**1244. England. Humber Indløb. Bull Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 1005. London 1932.)

*Bull Fyrskib* paa c.  $53^{\circ} 34' N.$   $0^{\circ} 05' E.$  vil omkring den 1. Juli d. A. midlertidig blive ombyttet med et Reservecyrskib, der fører en Ballon paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren bliver afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 30<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,4 m. Taagesignalet bliver uforandret.

**1245. England. Tyne Floden Indløb. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 974. London 1932.)

En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt tæt ved et Vrag, som ligger sunket paa c.  $55^{\circ} 01' N.$   $1^{\circ} 24' W.$ , c. 0,35 Sm 100° fra *North Pier* Gruppe-Blinkfyr.

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

**1246. Frankrig. Portz-Don. Fyr midlertidig forandret.**

(A. a. N. Nr. 24/1203. Paris 1932.)

*Portz-Don* Fyr paa c.  $48^{\circ} 48' N.$   $3^{\circ} 02' W.$  viser for Tiden fast Lys.

**1247. England W.-Kyst. Newquay. Kendeligt Landmærke.**

(N. t. M. Nr. 1006. London 1932.)

En kendelig Skorsten er opført paa c.  $50^{\circ} 25' N.$   $5^{\circ} 05' W.$ , 67 m  $48\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Mount Wise* trigonometriske Station.

**1248. England W.-Kyst. Towan Head. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 966. London 1932.)

1. En Grund med 7,8 m Vand (Klippe) er fundet paa c.  $50^{\circ} 26' N.$   $5^{\circ} 07' W.$ , 1,0 Sm  $304^{\circ}$  fra NW.-Pynten af *Towan Head*.
2. En Grund med 9,6 m Vand er fundet 0,15 Sm  $180^{\circ}$  fra (1).

**1249. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Lundy Island. Radiofyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 967. London 1932.)

Omkring den 16. Juli d. A. forandres *Lundy Island* Radiofyr paa c.  $51^{\circ} 12' N.$   $4^{\circ} 41' W.$  uden nærmere Meddelelse, som følger:

Signalet, der afgives med Bølgelængde 1031 m (291 kp) i  $1\frac{3}{4}^m$  hver 6<sup>m</sup>, bliver Bogstavgruppen GGJ afgivet uafbrudt i c.  $15\frac{3}{4}^s$ , en lang Streg i c. 12<sup>s</sup>, Bogstavgruppen GGJ een Gang i c.  $3\frac{3}{4}$ , Pause c.  $5\frac{1}{4}^s$ , Gentagelse af de 3 forannævnte Signaler i  $31\frac{1}{2}^s$ , Pause c.  $5\frac{1}{4}^s$ , Gentagelse af de 3 forannævnte Signaler i  $31\frac{1}{2}^s$ .

Under Taage: Hver Udsendelse varer 1<sup>m</sup> 45<sup>s</sup> hver 6<sup>m</sup> og begynder 4, 10, 16, 22, etc. Min. over helt Klokkeslet.

I klart Vejr: To Udsendelser, der hver varer 1<sup>m</sup> 45<sup>s</sup> hver halve Time og begynder 16, 22 og 46, 52 Min. over helt Klokkeslet.

(E. f. S. Nr. 19/891 1932.)

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

**1250. Frankrig. Les Pierres Noires. Taagesignal forandres.**

(A. a. N. Nr. 24/1204. Paris 1932.)

Taagesignalet ved *Les Pierres Noires* Fyr paa c.  $48^{\circ} 19' N.$   $4^{\circ} 55' W.$  er for Tiden indstillet paa Grund af, at Taagesignalet fremtidig skal afgives med Sirene, der skal give 2 Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 28<sup>s</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 26<sup>s</sup>. Nærmere Meddelelse vil fremkomme, naar Forandringen er iværksat.

**1251. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Cabo San Juan Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. l. N. Nr. 25/640. San Fernando 1932.)

*Cabo San Juan* Fyr paa c.  $1^{\circ} 10',2 N.$   $9^{\circ} 21',3 E.$  er for Tiden slukket.

1252. Sydafrika. Kap Det Gode Haab. Dassen Island. Grund.  
(N. t. M. Nr. 963. London 1932.)  
En Grund med 11,0 m Vand er fundet paa 33° 31' 00" S. 18° 04' 00" E.
1253. Nova Scotia. Sambro Bank Fyrskib. Undervandstaagesignal findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 978. London 1932.)  
*Sambro Bank* Fyrskib c. 44° 22' N. 63° 26' W. er ikke, som angivet i Kortene, forsynet med Undervandstaagesignal.
1254. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Tenants Havnefyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 24/1571. Washington 1932.)  
*Tenants* Havnefyr paa 43° 57' (40") N. 69° 11' (00") W., paa E.-Enden af *Southern Island*, er forandret og viser nu hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 1<sup>m</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, fast Lys 57<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 17/743 1932.)
1255. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Cross Rip Fyrskib forandret.  
(N. t. M. Nr. 24/1575. Washington 1932.)  
*Cross Rip* Fyrskib paa c. 41° 27' N. 70° 17' W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3<sup>s</sup>, Lys 2,5<sup>s</sup>, Mørke 0,5<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 22/1057 1932.)

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

1256. Brasilien. Rio da Bertioga. Fyrbelysning forandret.  
(N. f. S. Nr. 25/1982. Berlin 1932.)
1. *Bertioga* Fyr paa c. 23° 52' S. 46° 07' W., paa Fort *São Thiago*, er permanent slukket.
  2. Paa *Pedra do Corvo*, ved Indløbet til *Rio da Bertioga*, er paa c. 23° 52',5 S. 46° 06',7 W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 5,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 15 Sm. En rødmalet, firkantet Betonsøjle. Fyret er synligt i Pejlinger fra 195° til 293°.

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

1257. Sardinien. Isola S. Pietro. Capo Sandalo. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 110/287. Genua 1932.)  
*Capo Sandalo* Fyr paa c. 39° 09' N. 8° 13' E. viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1,15<sup>s</sup>, Mørke 13,85<sup>s</sup>.
1258. Italien. Adriaterhavet. Rimini. Taagesignal midlertidig indstillet.  
(A. a. N. Nr. 101/257. Genua 1932.)  
Taagesignal med Klokke ved Indløbet til *Rimini* Havnekanal er midlertidig ude af Virksomhed. Klokken vil blive flyttet til Hovedet af E.-Molen. c. 44° 04' N. 12° 35' E.
1259. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Vorontsovski Fyr midlertidig forandret.  
(N. t. M. Nr. 1011. London 1932.)  
*Vorontsovski* Fyr paa c. 46° 30' N. 30° 45' E. viser for Tiden rødt, fast Lys.
1260. Syrien. Ras en Nakura Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1010. London 1932.)  
*Ras en Nakura* hvide, faste Fyr paa c. 33° 06' N. 35° 06' E. er permanent nedlagt.

**1261. Tripolis. Cirenæica. Gezira el Burdah (Bomba). Grunde.**

(N. t. M. Nr. 962. London 1932.)

1. En Grund med 10,1 m Vand ligger paa c. 32° 23' N. 23° 13' E., 1,1 Sm 313° fra W.-Pynten af *Gezira el Burdah*.
2. En Grund med 11,9 m Vand ligger 2,1 Sm 324° fra W.-Pynten af *Gezira el Burdah*.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****1262. Forindien W.-Kyst. Bombay. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 983. London 1932.)

Den røde Lystønde, der midlertidig var udlagt paa c. 18° 52' N. 72° 48' E., er atter inddraget.

(E. f. S. Nr. 18/818 1932.)

**1263. Forindien W.-Kyst. Dareshvar. Vrag forsvundet.**

(N. t. M. Nr. 984. London 1932.)

Vraget, der laa sunket paa c. 14° 22' N. 74° 22' E., 2,9 Sm 199° fra *Kumpla Fyr*, er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 12/585 1932.)

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****1264. Kina. Hang-chow Bugt. Yung Floden Anduvning. Chi-li (Tse-le) Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 49. Shanghai 1932.)

*Chi-li Fyr* paa c. 30° 00' N. 121° 45' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 4,2<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.

**1265. Kina. Hang-chow Bugt. Indløbet til Yung Floden. Fu-tsun-shan (Fu-san) Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 50. Shanghai 1932.)

*Fu-tsun-shan Fyr* paa c. 29° 58' N. 121° 44' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.

**1266. Kina. Parker Islands. Bonham Stræde. Button Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 48. Shanghai 1932.)

*Button Fyr* paa c. 30° 38' N. 122° 22' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.

**1267. Kina. Yang-tze Floden Munding. South Channel. Nan-hui Baake genopført.**

(N. t. M. Nr. 51. Shanghai 1932.)

*Nan-hui Baake* paa 31° 04' 43" N. 121° 50' 40" E. er atter opført.

(E. f. S. Nr. 40/2225 1931.)

**1268. Japan. Tsugaru Kaikyo (Tsugar Stræde). Tappi Saki. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 964. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c. 41° 15' N. 140° 21' E., SW. for *Tappi Saki* et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 28<sup>s</sup>. Flammens Højde: 119 m. Synsvidde: 27 Sm. En hvid, rund Betonbygning.

(E. f. S. Nr. 20/944 1932.)

**1269. Japan. Kaba Sima (Kaba Shima). Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 960. London 1932.)

Paa 32° 33' 12" N. 129° 46' 10" E. er tændt et Fyr, *Kaba Sima Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 125 m. Synsvidde: 27 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn.

**1270. Japan. Kusakaki Sima. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 960. London 1932.)

Paa 30° 51' 24" N. 129° 27' 55" E. er tændt et Fyr, *Kusakaki Sima Fyr*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 28<sup>s</sup>. Flammens Højde: 153 m. Synsvidde: 28 Sm. Hvidt, rundt Betontaarn.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 1271. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.

Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:

a. *Linnfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstor* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstor Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.

b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taasinge Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dodmanden* forandres til Risprikker.

*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorved Skibe, kommende fra *Klørdyb*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.

De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.

(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)

### 1272. Danmark. Sundet. Køge Havn og Havnen ved Køge Værft. Havnereglementer.

Under den 24. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Køge Havn* og *Havnen ved Køge Værft* (c. 55° 27' N. 12° 12' E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931. For Sejladsen inden for Havnenes Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Disse Reglementer træder i Kraft den 1. August d. A.

(Havnelods, Side 94.)

### 1273. Danmark. Smaalands Farvandet. Stubbekøbing Havn. Havnereglement.

Under 21. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Stubbekøbing Havn* (c. 54° 53',<sub>6</sub> N. 12° 03' E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931.

For Sejladsen inden for Havnenes Omraade samt i de uddybede Indsejlingsrender gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

Mod Øst og Nord: Havnemolerne og Dækmolen.

Mod Vest: En Linie fra den ved SW.Hjørnet af det nye Havnebassin staaende Duc d'Albe til det W.-ligste Punkt af Dækmolen.

Havnen bestaar af to Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende:

Den gamle Havn.

Den nye Havn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. August d. A.

(Havnelods, Side 177.)

### 1274. Danmark. Kattegat. Randers Havn. Havnereglement.

Under den 23. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Randers Havn* (c. 56° 27',<sub>4</sub> N. 10° 02',<sub>7</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931. For Sejladsen inden for Havnenes Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Sejladsen til *Randers Havn* foregaar ad det uddybede Løb til og gennem *Randers Fjord*, for hvilket Sejløb de i Bekendtgørelse af 6. April 1932 fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri anførte Bestemmelser er gældende. (Se E. f. S. Nr. 16/713 1932).

Det til Havnen hørende Søomraade omfatter Vandarealet mellem Jernbanebroen mod W. og en Linie i Retning N.—S. i en Afstand af 300 m E. for Enden af Pieren.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende:  
Den egentlige Havn og *Kaaghavnen*, adskilt ved *Sonderbro*. Den egentlige Havn deles ved Pieren i Nordbassinet og Sydbassinet. *Kaaghavnen* deles ved *Laksegaards-holmene* i den egentlige *Kaaghavn* mod N. og *Badehusstrømmen* mod S.

Det nye Reglement træder i Kraft den 1. August d. A.

(Havnelods, Side 153.)

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg
- Korta eller  
Bogs Nr.
- England:*
- R 300 Anchorages in Spitsbergen and Bear island.  
R 582 North America, West Coast. — Goletas channel to Quatsino sound.  
R 2275 White Sea (Sheet 7). — The Gulf of Onega.  
R 3322 South America. Venezuela. — Orinoco river.  
R 3517 North America, West Coast. — Nanoose harbour and approach.  
N 3859 Africa, South-West Coast. — Swakopmund road to Spencer bay (northern sheet), Conception bay.  
R 3261 North Sea. — Elbe river, outer light-vessel to Brunsbuttelkoog.  
T Supplement No. 9 to North Sea Pilot, Part I.  
R South-East Alaska Pilot.  
R 3763 China. — Ryojun ko.  
R 987 Plans of islands in the South Pacific.  
R 1165 Wales. — Tenby and Caldy roads.  
R 1236 China. — Approaches to Ryojun ko.  
R 2672 Japan. — Hakodate ko.
- Estland:*
- N List of lights, beacons and lifesaving stations. Coast of Estonia.

## Tillæg.

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

1275. Danmark. Smaalands Farvandet. Karrebæksminde Havn. Dybde atter normal. Dybden i *Karrebæksminde* Havn, c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 11° 38',<sub>7</sub> E., er nu atter normal, saaledes at Dybden i det ydre Bassin er 5,<sub>8</sub> m og langs Bolværket 4,<sub>9</sub> m. (E. f. S. Nr. 9/385 og 19/854 1932. Havnelods, Side 91.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1276. Danmark. Kattegat. Frederikshavn SSE. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Lys- og Fløjtetønden *Frederikshavn SSE*. paa c. 57° 24' N. 10° 34' E. er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.
1277. Danmark. Isefjord. Nykøbing Havn. Afmærkning forandret. Oplysning om Varpetønder.
1. De to S.-ligste Stager, henholdsvis en rød Stage og en hvid Stage, ved den gravede Rende er permanent inddraget. c. 55° 54',<sub>5</sub> N. 11° 40',<sub>8</sub> E.
  2. En Varpetønde er udlagt c. 115 m E. for den S.-ligste Varpetønde.
  3. Varpetønden E. for Knækket paa den S.-lige Havnemole er flyttet c. 40 m E. efter.
- (Kort Nr. 267. Havnelods, Side 142. Søm.-Fort., Side 72, Tillæg Nr. 3, Side 15.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**BP**

**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**

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

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

*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.

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK EULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON · LAMBERT STOCK, LONDON ·  
LONDON · LONDON · LONDON · LONDON ·

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange. . . . .	} »Lamberts
Newport, Mon., 69, Dock Street. . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings. . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. . . . .	} »Lambros
Tyne Dock, 67, Hudson Street. . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street. . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace. . . . .	} »Lamberts
GLASGOW, 78, St. Vincent Street. . . . .	
Methil, 82, East High Street. . . . .	
Burntisland, 20, High Street. . . . .	} »Lambros
HULL, Prudential Buildings. . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road. . . . .	
Immingham, Dock Offices. . . . .	} »Lambros Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagerterv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

**ULEABORG & HAUKIPUDAS**

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

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS« Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

**A. B. Grundström & Heinrichs O.Y.**

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsredereforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN****J. W. PAULIN**

STEVEDORE

REDERI

BEFRAGTNING

WIBORG — FINLAND

TELGR.-ADR.: PAULINS. ALLE CODER

DAMPKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 28

FREDAG 8. JULI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**MEGET VIGTIGT MØDE I LONDON**  
International Shipping Conference har indbudt de forskellige nationale Rederiorganisationer til Møde i London i Dag for at drøfte den for Skibsfarten saa alvorlige Situation og for at undersøge Mulighederne for en Reduktion af det eksisterende Tonnageoverskud og om muligt at formulere et eller flere Forslag. De danske Interesser paa dette Møde er i saa gode Hænder som Skibsreder A. P. Møllers og Rederiforeningens Direktors, Hr. cand. jur. E. Mægaards. Norge er repræsenteret af Generalkonsul Arthur Mathiesen og Hr. Klaveness fra Rederforbundet, medens Sverige er uden Repræsentanter, da de urolige Arbejderforhold kræver Direktør, Landstingsmand Nordborgs Nærværelse hjemme. Ballic and International Maritime Conference er repræsenteret af Skibsreder Otto Hillerström fra Helsingborg, som er Eksekutiv-Komiteens Næstformand, og af Hr. Martin Larsen, Conferencens Direktør. Fra Tyskland kommer Dr. Leisler Kiep, Hamburg-Amerika Liniens Direktør, der ligesom Hr. A. P. Møller er Medlem af International Shipping Conference's Standing Committee, samt Dr. H. Rehmke, Direktøren for Verband Deutsche Rheder.

I Indbydelsen til Mødet siger International Shipping Conference, at Verdenstonnagen er vokset fra 47 Millioner Tons i 1914 til 70 Millioner i 1931, altsaa en Stigning paa 50 Procent. Samtidig er Skibenes Transport-Evne steget i endnu højere Grad med Hensyn til forøget Fart og bedre Udstyr. Paa den anden Side er Vareudvekslingen, som i 1928 af Folkeforbundet blev kalkuleret til at ligge ca. 10 Procent over Førkrigstidens, nu sunket betydelig. Man regner med, at den kun andrager cirka 35 à 40 Procent af 1929 Niveauets. Resultatet er derfor, at der i Dag er tre Skibe for den Handel, som man i 1913 regnede, at to Skibe let kunde haandtere. Resultatet er derfor, at Skibsfarten arbejder til altfor lave Fragtrater, som bringer Tab paa Tab for hver Rejse.

Det er jo ikke Meningen, at de Delegerede paa Mødet i Dag skal binde deres forskellige Rederiorganisationer til nogen bestemt Plan eller Planer. International Shipping Conference ønsker at vide, hvorvidt de Herrer overhovedet kan tænke sig at gaa ind for et rationelt Forsøg paa at bøde paa de triste Virkninger af den altfor megen Tonnage. De nationale Rederiorganisationer faar jo det afgørende Ord, og saa gælder det om, hvorvidt det er muligt at finde en Fællesnævner for Ruteskibenes og Trampskibenes Interesser. Hidtil har Krisen vel ramt Trampskibene haardest, men det er paa den anden Side heller ikke nogen Hemmelighed, at det er dyrt for Ruteskibene at opretholde deres Ruter med de kummerlige Laster, der er at faa, til kummerlige Rater. Saa paa een Maade er begge Kategorier i den samme Baad.

Hvor vanskelige Forholdene er, belyses bedst af den Omstændighed, at nu, midt i Sæsonen, stiger Oplægningerne igen foruroligende baade her og ude. I Tirsdags omfattede Oplægningerne ikke mindre end 85 Skibe, der tilhører Medlemmer af Rederiforeningen, svarende til 222,968 Bruttotons og 347,906 Død-

vægtlons, altsaa en Stigning paa godt 32,000 Tons fra sidste Uge. Foruden disse 85 Skibe er der megen anden Tonnage oplagt, Tonnage, der tilhører Redere, som staar udenfor Rederiforeningen.

**NYE SIGNALER I SKIBSFARTS-POLITIK** Det er mere end sandsynligt, at Mødet i Dag vil behandle andre Problemer end de nævnte. Det er næppe helt tilfældigt, at

Chamber of Shipping, hvis Ledelse skabte International Shipping Conference, samtidig har offentliggjort den af Kamret nedsatte Komité's Betragtninger og Forslag til en ny britisk Skibsfartspolitik. Komiteens Betragtninger og Forslag er af en ret aggressiv Karakter. Vi skal gaa let henover dens skaaltaleagtige Betragtning om at arbejde for Fjernelsen af de mange Skranker, som hindrer Verdenshandelens og Skibsfartens fri Udfoldelse. Af ulige mere Interesse er Kravet om at Skibsfartens Repræsentanter ved Ottawa Konferencen maa kræve, at Imperiet varølager den britiske Skibsfarts Interesser mod den Diskrimination, der aabenlyst og skjult øves mod Britisk Skibsfart af andre Nationer, særlig de Nationer, der yder Statsstøtte til deres Skibsfart. Overfor disse Nationer kræver Chamber of Shipping, at Imperiets forskellige Dele lager Modforholdsregler. Ved Mødet i Dag vil Englænderne sikkert trække disse Linier stærkt op og kræve, at de Delegerede tager Standpunkt hertil.

I denne Sammenhæng er det ikke uden Interesse at erfare, hvorledes Frankrigs Handelsminister Léon Meyer overfor Deputeretkammerets Handelsmarine-Komité har udviklet sine Synspunkter og sit Forslag til at søge at bøde paa Skibsfarts-Krisen. Ifølge *Scandinavian Shipping Gazette's* franske Korrespondent paalænker Ministeren at afhjælpe Krisen ved at kræve, at alle Kulladninger fra England til Frankrig maa skibes i franske Baade. Hans Stilling er her altsaa analog med hans italienske Kollega, som allerede for 18 Maaneder siden gennemførte denne »Re-

form«. Minister Meyer's Forslag er altsaa en Fortsættelse af den Diskriminations-Politik, som Englænderne saa kraftigt vil modarbejde, og hvortil de kræver Ottawa-Konferencens Medhjælp.

**DE SKANDINAVISKE HANDELSFLAADER** Det Norske Veritas har udsendt sin halvårlige Beretning om Til- og Afgang i Danmarks, Norges og Sveriges Handels-

flaader. Danmarks Handelsflaade har haft den største Tilgang af de tre Landes, nemlig 3,519 Tons. Motorskibsflaaden er forøget med 7,817 Tons, mens Dampskibstonnagen er blevet 3,860 Tons mindre. Af nybygget Tonnage er tilført 14,346 Tons; af ældre Tonnage indkøbt i Udlandet 2,700 Tons. Der er solgt til Udlandet 10,587 Tons og et Dampskib paa 2,940 Tons er forlist. Under Bygning paa danske Værfter er 19,300 Tons (imod 42,810 Tons pr. 1. Januar), og bestilt, men Kølen ikke lagt, 600 Tons.

For Sveriges Vedkommende er Tonnagen i Aarets første Halvdel steget med 1,851 Tons. Motorskibsflaaden er forøget med 6,361 Tons, mens Dampskibstonnagen er blevet 4,764 Tons mindre. Den nybyggede Tonnage repræsenterede 8,861 Tons; indkøbt fra Udlandet af ældre Tonnage: 6,313 Tons. Solgt til Udlandet: 8,060 Tons; forlist: 4,260 Tons. Under Bygning paa svenske Værfter er 65,000 Tons imod 78,870 Tons pr. 1. Januar. Bestilt, men Kølen ikke lagt, 86,900 Tons.

Norges nægtige Handelsflaade er blevet 4,076 Tons mindre i Aarets første Halvdel. Motorskibsflaaden er blevet forøget med 10,673 Tons, mens Dampskibstonnagen er svundet med 14,749 Tons. Den nybyggede Tonnage for norsk Regning svarer til 27,271 Tons, deraf 22,000 Tons Tankskibe. Af ældre Tonnage er købt i Udlandet 4,015 Tons. Der er solgt 31,941 Tons norsk Tonnage til Udlandet; 950 Tons er mistet ved Forlis. Under Bygning er 11,290 Tons.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### VENDEPUNKTET I SKIBSFARTENS HISTORIE

Fredag den 8. Juli vil, maa man haabe, blive et Vendepunkt i Skibsfartens Historie.

Paa den Dag har International Shipping Conference indkaldt til et Møde i London med den Dagsorden at drøfte Skibsfartens Forhold med den Mulighed for Øje at kunne formulere en eller flere Planer til Løsning af det øjeblikkelige Problem af al for megen Tonnage i Forhold til Begæret samt en nøjere Fordeling af Tonnagen i de forskellige Markeder.

Det er ikke Meningen, at de Delegerede til Mødet paa Fredag vil blive anmodet om at gaa i Detailler; de vil imidlertid blive anmodet om at billige i Princippet en eller flere Planer. Saa er det Meningen, at disse Planer bagefter skal forelægges Medlemmerne af de forskellige nationale Rederiforeninger, der staar som Medlem af International Shipping Conference. Derefter vil Forholdsregler blive truffet til at gennemføre disse Planer paa internationale Linier.

Ikke en Dag for tidlig er det, at International Shipping Conference har indkaldt til dette Møde og derved foretaget Skridt til at forhindre Skibsfarts-Erhvervs Ruin. Der er skellig Grund til at takke Conferencens staaende Komité og dygtige Ledelse i den Anledning. Ogsaa er der god Grund til at takke Ledelsen af en anden Conference — Baltic and International Maritime Conference. Den har i høj Grad godet Jordbunden for dette Møde. Ingen Anstrengelser har den sparet sig for at mane Rederne til Handling, til Samarbejde. Ikke altid har den modt den Forstaaelse og Anerkendelse, som den havde Krav paa, hverken fra Skibsredernes Side eller fra den faglige Presse. I Særdeleshed har den sidstnævnte foretrukket at behandle med haardkogt Pessimisme ethvert Forsøg fra Baltic and International Maritime Conference's Side paa at erstatte den primitive og fatalistiske *supply-and-demand* Holdning overfor økonomiske Problemer med de mere moderne Produktion- og Salgreguleringsmetoder, som andre Erhverv med Held anvender. Undertiden er den Skepticisme ikkædt smukke og anerkendende Ord, for Eksempel i Fagpressens Holdning til den beundringsværdige Ophugnings-Plan, som Conferencen lod løbe af Stabelen for to Uger siden.

Vor London Kollega, »Syren and Shipping« siger yderst galant: »Hvis Sukkus er Udholdenhedens Belønning, saa skulde det ikke være længe, førend Baltic and International Maritime Conference havde den Tilfredsstillelse at se en Tonnage-Regulerings-Plan i Funktion i samtlige Skibsfartslande«. Men vor ærede samtidige kan ikke holde sin pessimistiske Indstilling nede, maa absolut ende de paaskønnende Ord med at sige: » — — — at den Mulighed at faa hele Verdens Skibsfarts-Erhverv til at enes om at betale for Tonnage-Regulering paa internationale Linier er usandsynlig fjern, og at Planen, dens fortrinlige Egenskaber til Trods, derfor ikke er praktikabel«. Andre London-Fagblade har en lignende Indstilling, og »Norges Handels og Sjøfartstidende« reducerer hele Planen til Niks og Nul og giver som Grund, at »Kvaksalveri af enhver Art er ubrugelig«.

Ikke desto mindre vil de Delegerede paa det til Fredag sammenkaldte Møde antagelig se paa denne Ophugnings-Plan med andre Øjne. Planen har den store Fordel, at den ikke kræver Statsstøtte i Ordets gængse og utiltalende Betydning. Men, som vi har udtalt ved flere Lejligheder, en Ophugningsplan er ikke nok. Den maa forbindes med en Plan om Oprettelse af Fragtcentraler for de forskellige Markeder, for Eksempel paa de Linier der blev foreslaaet af Generalkonsul Gustaf E. Sandström i hans fortræffelige Diktatur Forslag.

Enhver Beslutning, der naas paa Mødet paa Fredag, vil utvivlsomt blive støttet af andre nægtige Kræfter. Først og fremmest Bankerne, som ikke kan undgaa at labe enorme Summer, hvis Tingene faar Lov at skøtte sig selv. Ogsaa Købmændenes Organisationer er villige til Samarbejde. Det internationale Handelskammer har, som vi tidligere har omtalt, nedsat en uafhængig Komité af Redere, Bankfolk, Skibsbyggere o. s. v. til at gennemgaa fremsatte Forslag og at formulere en Plan til Modarbejdelse af Tonnage-Overflodens Onder.

Den bedste Plan er den bedste. Men enhver Plan er bedre end ingen. Den blotte Beslutning om at gennemføre en Plan vil øjeblikkelig give sig Udslag i en mere forhaabningsfuld Tone i de forskellige Fragtmarkeder.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

## SKIBSMÆGLERNES ENERET TIL KLARERING

*Fra Formanden for Skibsagent-Foreningen i København, Grosserer Hans Tobiesen, har vi modtaget følgende:*

I Deres ærede Blad har De under den noget misvisende Overskrift »Skibsmæglerens Eneret til Klarering« foruden at citere en Del af Domspræmisserne kommenteret Dommen paa en efter min Mening ret ensidig Maade, hvorpaa jeg haaber De vil optage nedenstaaende, for at Deres Læsere kan se Dommen og dens Berettigelse i et helt andet Lys.

Hvad for det første det juridiske angaar, da har Forholdet indtil den nye Næringslov altid været det, at de edsvorne Skibsmæglere ikke havde nogen egentlig Eneret til at foretage Klarering. Rederierne havde Ret til selv at lade foretage Klarering ved Kaptajnen eller ved andre, der stod i fast Tjenesteforhold til Rederiet.

Det er denne Retstilstand, der er blevet opretholdt ved Næringsloven. Der var Tale om helt at ophæve den de autoriserede Skibsmæglere tillagte begrænsede Eneret. Denne Ophævelse kom imidlertid efter Henstilling fra Mæglerkorporationerne ikke til at finde Sted, men det vil heraf fremgaa, at der ingenlunde var Spørgsmaal om at udvide den Mæglerne tillagte begrænsede Eneret; derfor er det Resultat, Dommen er naaet til, efter min Mening saare rigtigt, og Mæglerne kan ikke gøre gældende, at Retstilstanden nu skulde være mere urimelig overfor dem, end den hidtidige Retstilstand.

Imidlertid udvikles det i Artiklen, at Mægleren efter Forfatterens Mening burde have en videregaaende Eneret end den, de altsaa efter Dommen har. Jeg tror, at denne Opfattelse beror paa en Misforstaaelse af de faktiske Forhold.

Der fremdrages i Artiklen særligt 4 Punkter. Jeg vil gerne besvare det sidste først, nemlig det om, at Mæglerne paalægger sig et stort Ansvar overfor Toldvæsenet.

I denne Henseende skal jeg fremhæve, at de Shipping-Firmaer, til hvem Rederne betror deres Interesser, derved paalægger sig et langt større økonomisk Ansvar end det, der i Reglen bliver Tale om overfor Toldvæsenet. Det turde derfor være indlysende, at de Firmaer, til hvem Rederierne tør betroe deres økonomiske Interesser, ogsaa skulde være værdige til at betros Ansvaret overfor Toldvæsenet.

De 3 andre i Artiklen fremhævede Punkter egner sig bedst til Besvarelse under eet.

Det er ikke blot Mæglerne, der har og faar indgaaende Kendskab til det forefaldende Arbejde, et saadant Kendskab faar enhver, der arbejder i et Shipping-Firma, hvad enten det er et Mæglerfirma eller et Agentur.

Selve Klareringen, som Mæglerne hævder kun kan foretages af dem, der har opnaaet Autorisation, er saa lige til, at man har svært ved at lade Mæglerens Bestræbelser for at hævde Vanskelighederne derved alvorligt. I Almindelighed udføres det daglige Arbejde af en ung Mand, der hverken har Eksamen eller Bestalling; den autoriserede Mægler lægger Navnet til.

Imidlertid er mange autoriserede Skibsmæglere i København saavel Redere som Skibsagenter og staar saaledes i fast Tjenesteforhold til det Rederi, de repræsenterer. Der er intet at sige til, at Mæglerne ikke vil give Afkald paa disse Indtægter, de maaske gennem mange Aars Arbejde har bygget op, men nu staar de paa Skillevejen og maa afgøre, hvad de anser for fordelagtigst. — Mæglerne vil maaske fremhæve, at en Del Skibsagenter i København, til Trods for at det staar dem frit at klare selv, enten fordi de staar i fast Tjenesteforhold til Rederiet eller ved Kaptajnens Underskrift, alligevel benytter Mægler. Her til er at sige, at Flertallet af Agenter blandt deres Personale har en Mægler med Bestalling. Næringsloven i den ændrede Form tillader dette som en Overgangsbestemmelse, men efterhaanden som saadanne ansatte falder fra, vil Firmaerne naturligvis gaa over til egen Klarering. Dette i Forbindelse med at Mæglerne, der værner deres Rederi- og Agent-Interesser, følger samme Linie, vil føre til, at den privilegerede og autoriserede Skibsmægler glider ud af det praktiske Liv, idet Stillingen ikke mere har Berettigelse.

Mæglerne vil nok hævde, at saafremt den kontrolerede Adgang til at opnaa Mæglerbestalling ophørte, vilde Skibsfartens Interesser lide derunder, men hvis Shippingfirmaerne sluttede sig sammen om en Garantiforpligtelse overfor dels Medlemmer, og paa Basis af, at man respekterede de af Handelsministeriet til enhver Tid fikserede Klareringstakster, vilde man forebygge illoyal Konkurrence, og Rederierne og andre vilde være sikrede deres Tilgodehavender.

Skont maaske overflodigt, da det sikkert er kendt af de fleste, skal jeg blot anføre, at kun to Lande endnu opretholder den privilegerede Mæglerstand, nemlig Frankrig og Danmark. Overalt i Verden foregaar Skibsfarten og herunder Klarering ellers som fri Næringsdrift.

*Hans Tobiesen.*

Formand for Skibsagent-Foreningen.

*Vi har forelagt ovenstaaende for Mæglerkorporationens Formand, Hr. Skibsmægler Herman Hansen, som udtaler:*

Uden at komme ind paa nærmere Kommentarer til Hr. Grosserer Hans Tobiesens Artikel, skal Mæglerkorporationen tillade sig at gøre et Par Bemærkninger til samme.

Naar der efter mange Aars Arbejde paa en ny Mæglerlov til Erstatning eller Fornyelse af Mæglerforordningen af 1808 af Rigsdagen blev vedtaget nye Mæglerbestemmelser under Næringsloven, maa det staa enhver klart, at uanset de forskellige Meninger indenfor Rigsdagens Medlemmer, har man forsaet og fastslaaet, at Mæglerstanden i Samfundets, altsaa Handelens og Søfartens Interesse skulde bevares.

Ellers vilde det ogsaa have været meningsløst at give alle Bestemmelserne om Mæglereksamen og Betingelserne for at kunne blive Mægler og paalægge Mæglerne alle de Baand og Indskrænkninger i Modsætning til Befragtningsagenter i Almindelighed,

**hed, som har fuld Frihed til at dyrke andre Erhverv, medens Mægleren som den autoriserede Mand overfor begge Parter optræder og er pligtig til at optræde som den ubetingede og upartiske Tillidsmand.**

At Kaptajn og Reder har Ret til selv at klare er fastslaaet i selve Loven, men endnu staar det aabent, om en Udenforstaaende har Ret til at beregne sig økonomisk Fordel ved at bryde ind i Mæglerens Næringsdrift uden selv at have behørigt Næringsbevis.

Der skal mange Aars Erfaring til fuldt ud at kunne varetage Søfartens og Handelens Interesser indenfor Mæglerfaget — der er næppe noget andet Fag, der kræver en saadan Alsidighed som netop Skibsmæglerens —, og det er fuldt forstaaeligt, at man fra Lovgivningsmagtens Side har villet yde Mægleren Klaretingsretten som en ringe Erstatning for alle de Baand og Forpligtelser, der paalægges ham.

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 5. Juli 1932.

I Tilslutning til vore indledende Bemærkninger i sidste Uge om Ophugningsproblemet og dets stadig tillagende Betydning kan det være paa sin Plads at drage et Par af de senest stedfundne Skibssalg (med fortsat Anvendelse i Fragtfart for Øje) frem til nærmere Beskuelse.

Fornylig rapporteredes, at de 3 engelske Enkelt-dækkere »Relillio«, 4,000 Tons d.w., bygget 1909, 2nd S.S. No. 2 i 1929, »Ladykirk«, 4,026 Tons d.w., bygget 1904, 2nd S.S. No. 3 i Marts 1929 og »Rhio«, 4,000 Tons d.w., bygget 1903, 2nd S.S. No. 3 i November 1929, var solgt til Sverige under ét for £7,500. Prisen forekom fordelagtig, dersom der var Tale om Ophugning, men til Gengæld saa latterlig lav, ifald dette ikke var Tilfældet, at man slog til Ro i Forvisningen om, at Baadene skulde anvendes til »Nedskrotning«, en Næringsvej flere store svenske Skibsværfter i den senere Tid har optaget som Bierhverv som Følge af Tidernes Ugunst. Senere oplystes det imidlertid, at Køberen var en finsk Skibsreder. Et andet ligesaa typisk Eksempel: dansk Damper »Frieda«, 3,150 Tons d.w., bygget 1890, men ombygget i 1922, 2,031 Brutto Reg. Tons, solgtes i forrige Uge paa Tvangsauktion her i Byen for 20,000 Kroner. Med Tillæg af Auktionsomkostninger og visse Beløb, der ifl. de særlige Auktionsbetingelser skulde udredes af Køberen, beløb Bruttoprisen sig til ca. 25,000 Kroner, eller hvad Damperen for ganske faa Maaneder siden var værd til Ophugning. Særlige Omstændigheder: anerkendte Prioritetskrav for tilsammen ca. 43,000 Kroner, 1ste Prioritets Pantegæld paa 65,000 Kroner og 2den Prioritets Pantegæld paa 25,000 Kroner, forhindrede et Salg underhaanden, med mindre fuld kontant Betaling kunde opnaaes. Da Salget allerede af udenlandske Købere er forsøgt udnyttet til disses Fordel ved Forhandling om andre danske Dampere, kan det være berettiget at fremhæve Urimeligheden heraf og dokumentere dette ved samtidig Oplysning om, at anden finsk Reder efter forudgaaende preliminar Besigtelse af Damperen i Maj Maaned bød £3,000 med £1,250 Udbetaling og Resten Afdrag over 2 Aar, men som allerede nævnt var det paa Grund af de særlige Omstændigheder ugørligt at arrangere et Salg paa de tilbudte Vilkaar. Dels maa det ikke glemmes, at ved Køb paa Auktionen maatte Køberen tage Baaden, som den er og ligger, uden den sædvanlige Besigtelse af Baaden i fuldt udaabnet Stand og derpaa følgende Doksejning for Besigtelse af Undervandsdele. Der kan næppe være Tvivl om, at denne Damper under de foreliggende Omstændigheder helst maatte have endt sine Dage paa Ophugningspladsen, og Eksemplet er kun eet af mange. Det er indlysende, at Baade, erhvervet under Omstændigheder som de forannævnte 4 og tilmed sejlene under et Flag, der byder Rederen alle Fordele saasom: lave Hyrer og endnu billigere Valuta (der tilmed i disse Dage er ude for Kursfald), paafører Redere af snart sagt enhver anden Nationalitet en overvældende Konkurrence. Var der blot Beskæftigelse for enhver Baad, vilde de finske og andre ligesaa heldigt stillede Redere sikkert vide alene at høste Fordelen ved deres billige Driftsomkostninger, og ikke lade denne komme Befragterne tilgode. At vente det samme i Tider som de nuværende, hvor Rederne faktisk slaas paa Livet løs om enhver Ladning, der kommer frem, er velsagtens mere end med Rimelighed kan forlanges. Dette er en Grund mere til at haabe, at Tanken om forceret Ophugning maa vinde stadig flere Proselytter, og fra Teorien føres ud i Praksis.

Hvad de enkelte Fragtmarkeders øjeblikkelige Stilling angaar, adskiller denne sig ikke væsentlig fra foregaaende Uges, som fremgaar af det følgende:

## TRÆLASTMARKEDET

Et forventet stigende Salg af svensk og finsk Trælast er saavidt vides endnu udeblevet og Muligheden af Strejke blandt Stuveriarbejderne i flere svenske Afskibnings-Distrikter giver Grund til at udvise Forsigtighed ved Befragtning af Ladninger fra Sverige. Dette er beklageligt, idet et forøget Udbud af svenske (og finske) Ladninger formodentlig vilde stille Rederne gunstigere i Konkurrencen om de russiske Order, der betales daarligere end nogensinde, og tilmed paa dette Aars yderst ufordelagtige Betingelser. Af Ugens Afslutninger kan nævnes:

570 stds. Kotka/Ipswich 33/6d. 700 stds. Lowisa/Ipswich, 32/-. 950 stds. Haukipudas og Kalajoki-Rahja/Sharpness 36/-. 600 stds. Sundsvall og Hernösand/London 35/- og 33/6d. 1,000 Favne Props 2 Skellefteå/West Hartlepool, 38/- i.p.F. 515 Stds. Råfsö og Kotka/Antwerpen, Frs. 212½. 800 stds. Leningrad/Holland, 40/-. 900 Favne Props, Leningrad/Sarpsborg, 29/9d. 1,600 Favne Props, Leningrad/West Hartlepool, 33/-.

For Hvidehavsladningerne faar Befragterne Tonnage til stadig daarligere Rater, saasom: 1130 stds. Kovda/Cardiff 50/6d., option Sharpness 51/6d., 973 stds. Kem/Garston Dock 54/6d., men der gøres tilsyneladende heller intet Forsøg fra Redernes Side paa at opnaa bedre Betaling.

## KUL, KOKS etc.

Efterspørgslen er stadig mindre end ringe og Betalingen ligesaa. Af Afslutninger til Danmark anføres:

Boness/Aarhus, 1,900 Tons 4¼/2d., 600 Losning, Granton/København, 3,000 Tons 4/-, 1,000 Losning.

## MIDDELHAVET etc.

*Nedgaaende:* Aftagende Efterspørgsel har bevirket en noget svagere Tone over Kulmarkedet, og adskillige Baade har forgæves søgt Returlast til Middelhavet.

*Hjemgaaende:* Situationen er lige trøstesløs. *Sortehavet* er faktisk uden een eneste Ordre fra de russiske Pladser, naar undtages enkelte Kulladninger, medens fra de *rumænske* og *bulgarske* Pladser udbydes enkelte Ladninger til 10/6d. Basis Antwerpen Hamburg Range, ult. Juli max. 7,000 Tons. *Donau* noterer 14/6d. til Bordeaux-Hamburg Range, August/September. Af *Fosfat* fra Middelhavet ses sluttet bl. a.: 3,500 Tons Sfax/Rouen Frs. 26½ og 2,800 Tons Bona/Stettin 8/3d., medens *Salt* noteres til 10½/2 n. Kr. Trapani/2 Pladser nordligst Tromsø for 1,800/2,500 Tonnere og samme Fragt fra Trapani saavel som Torre Vieja for 1,000/2,000 Tonnere. For *Oliekager* fra Marseille sluttedes prompt 1,900 Tonner til 6 Havne til 75 Francs, hvorefter betegnende nok Linierederierne straks tilbød sig til 70 Francs.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal* slog i enkelt Tilfælde sin egen sidste »Rekord« med ½ cent ved Befragtning af 5,500 Tons (Kompletering) til Antwerpen til 5½ Cents, men er igen fast i 6 Cents for denne Destination. Hverken *Northern Range* eller *Gulfen* gør sig fortjent til Benævnelsen *Marked* og *Cuba* var svagere med 13/6d. accepteret af 7,500 Tonner til U.K.-Cont., Juli. Nu opnaaes dog 14/- igen per denne Maaned. *Nord-Pacific* afsætter Delladninger for prompt Afskibning til omkring 18/ U.K.-Cont.

## SYDAMERIKA

*Udgaende:* Kul fra Wales sluttedes og udbydes til samme skandaløse Rater saasom: Brasilien 8/3d., Monte Video 8/6d., Buenos Aires 9/6d., Rosario 10/- og Santa Fè 11/-, medens 6,000 Tons Danzig/Buenos Aires fandt Aftager til 9/9d.



### Den nordiske Skibsrederforening

Den nordiske Skibsrederforening har holdt Aarsmøde i Gøteborg. Af Aarsberetningen fremgik, at den hos Foreningen indregistrerede Tonnage beløber sig til 3,700,000 Tons, hvilket er en Rekord.

Til Formand i den danske Ledelse valgtes Generalkonsul Johan Hansen, København.

### Sejlskibsrederernes Generalforsamling

Dansk Sejlskibsrederforening afholdt sidste Uge Generalforsamling paa Hotel »Ærø«.

Formanden, Skibsreder E. B. Kromann, oplæste Beretningen, hvorunder han navnlig hæftede sig ved de overordentlig vanskelige Tider for saavel Dampskibsfarten som Sejlskibsfarten.

Det var, udtalte Hr. K., det daarligste Aar for dansk Skibsfart, nogen Reder eller Skibsfører endnu havde oplevet — det kunde ikke være elendigere, end det var.

Formanden oplæste derefter Regnskabet, der godkendtes. en Del Diskussion om det Spørgsmaal, hvorfor Lovgivningsmagten stillede sig saa karrigt overfor Skibsfarten. Der bevilgedes Masser af Millioner til andre Erhverv, men Skibsfarten fik intet eller saa godt som intet. Fra flere Sider blev det hævdet, at det var ganske uforsvarligt at lade et Erhverv gaa til Grunde, der faktisk havde fuld Eksistensberettigelse. Men naar Forholdene var disse, at fremmede Sejlskibe fik snart den største Part af de danske Laster, og der samtidig ikke ydedes Hjælp af Betydning til Skibsfarten, saa kunde man naturligvis snart vente, at den Dag oprandt, da Dannebrog ikke længere vajede over danske Sejlskibe — vi maatte da stryge Flaget til Fordel for fremmede Flug og Skib.

Med Styrke krævedes det, at Regeringens Opmærksomhed nu blev vakt — og vakt kraftigt — for Skibsfartens fortvivlede Kaar.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Skibsrederne L. S. Andreasen, Svendborg, E. C. Hansen, Thurø, og H. C. Christensen, Marstal. Til Revisorer genvalgtes Skibsrederne A. E. Rasmussen, Marstal, og Ferd. Nielsen, Svendborg.

### Mindre Suez Kanal Trafik

I Aarets første Kvartal gik gennem Suez-Kanalen 7.3 Millioner Netto Tons, hvilket er 157,000 Tons mindre end i sidste Kvartal i Fjor. De førende Nationers Andel var i Rækkefølge Storbritannien, Tyskland, Holland, Frankrig og Italien, og det britiske Flag faldt fra 55.9 Procent af det totale til 55.1 Procent; ogsaa andre Landes Skibsfart gik tilbage, kun den franske Trafik forblev uforandret. Ladningsmængden var den mindste siden 1923. I Kvartalets Løb passerede 106,000 danske Tons.

### Protest imod Gøteborg Kanal Taksterne

Handelskammeret i Gøteborg har overfor det svenske Handelsministerium protesteret mod den sidste 20 Procents-Forhøjelse af Gøteborg-Kanal Taksterne. Det henstiller, at Forhøjelsen annulleres, subsidiært nedsættes til 10 Procent. Kanaltrafikken kan ikke bære Forhøjelsen, hævder Handelskammeret.

### FRAGTBERETNINGEN fortæst

**Hjemgaende:** Her alene er der en Smule Opmuntring at hente, væsentlig i en tilsyneladende med Rette forventet Stigning i Efterspørgslen og allerede præsteret Forbedring af forrige Uges Basisrate: 14/6d. n.a. San Lorenzo/Antwerpen-Rotterdam, med 3d. til 14/9d.

### ØSTEN

**Australien:** Befragterne har ikke haft Held i deres Bestræbelser for at finde Tonnage til 19/6d. og 20/- fra Vest- henholdsvis Sydlandet. 6,500 Tonner vides refuseret til 22/6d. fra sidstnævnte Omraade, men Ordreernes Antal gør sig ogsaa kun fortjent til Flertals-

### Til Eftersyn hos B. & W.

Ø. K.'s Motorskib »Malaya« og Holm & Wonsild's Dampers »Inga«.

### Naar Vinter kommer —

Statens Isbrydere, »Storebjørn«, »Isbjørn« og »Lillebjørn« er for Tiden til Eftersyn hos Burmeister & Wain.

### Svensk Nybygning for Værfts Regning

I Lørdags søsattes i Landskrona fra Øresundsværvet en 3,050 Tons d.w. shelterdæk Fragtdampers. Den er bygget for Værftets egen Regning og vil senere blive udbudt til Salg. I Mellemtiden vil den blive forsynet med en 900 ind. HK. Maskine.

### Götaverken søsætter stort Tankskib

I Fredags søsatte Götaverken i Gøteborg det 8200 Tons d.w. store Motor-Tankskib »Ruth«, der er bygget til Rederiaktieselskabet »Ruth«, Oslo, hvis Chef er Hagb. Waage. »Ruth« er en nøje Kopi af »Raila«, det først-byggede af Götaverken's Standard Tankskibs-Type. »Raila« blev leveret i 1926.

### Fra Aalborg Skibsværft

Aalborg Skibsværft har i den sidste Tid haft godt at bestille med Reparationer og Eftersyn. Værftets senest ankomne Gæst er Motorskibet »Stensby«, hvis Besætning var Genstand for et rask lille Niggeroverfald under et Besøg i Vestindien.

### 33 Fods Vanddybde i Aarhus Havn

Den tyske Dampers »Max Wolff«, med Korn til Jydsk Andels Foderstofforretning og Korn- og Foderstofkompagniet, skulde have løstet første Del af sin Ladning i Aalborg Havn. Det har imidlertid vist sig, at Skibet har et Dybtgaende paa 28 Fod og derfor ikke kan gaa ind i Limfjorden. Det gaar nu, i Følge »Aarh. Stiftslid.«, i Stedet til Aarhus, hvor Vanddybden i Havnen er 33 Fod.

### Hudson Compagniet chartrer Dansk Skib

Det danske Motorskib »Karise«, 321 Netto Tons (700 Dødvægt Tons), tilhørende A/S M/S Karise (I. F. Gabe, Hellerup) med Hjemsted i Rødvig, bygget i 1919 af Thuriner-Bygmesteren J. Ph. Jørgensen, er i disse Dage charret af Hudson Bay Compagniet. Det er Selskabets Mening at benytte »Karise«, der oprindeligt hed »Svendborg-sund«, til at bringe Levnedsmidler, Forraad og Udstyr til dets Handelsstationer og det ridende canadiske Polit i Eskimodistrikterne mod Nord. »Karise« skal erstatte Selskabets »Baychimo«, der blev skruet ned af Isen i Foråret.

»Karise« sejlede fra Seattle den 25. Juni og er vandt til Turen i svær Is. Den har tidligere sejlet fra Swenson Fur Trading Company.

### Forsikringsaktieselskabet »Skandinavia's Regnskab

Paa følgende Side offentliggør vi det store, landskendte Forsikrings-Aktieselskab »Skandinavia's Aarsregnskab. Det fremgaar af dette, at den samlede Præmieindtægt, efter Fradrag af Ristorno, er ikke mindre end 2½ Million Kroner større end i 1930. Den andrager alt i alt 50,419,738 Kroner, hvoraf Netto-Præmien for Selskabets egen Regning er godt det halve, nemlig 25,859,275 Kroner. I Aarets Løb har Selskabet for egen Regning betalt Skader til et Beløb af 14,783,240 Kroner og har henlagt 46,121,389 Kroner til Præmie- og Skadesreserve imod 36,540,119 Kroner i 1930. Selskabets Søforsikring har givet Underskud, da det har vist sig nødvendigt paa Grund af Valutasituationen at forhøje Skadesreserverne. Selskabets Forsikringsfond for Sø- og Transportforsikring andrager 4,356,007 Kroner, hvad der svarer til 124.8 Procent af Præmieindtægten.

belegnelsen derved, at de udgør hele 2. Soyabønner blev udbudt og sluttedes igen til 20/- Dalny/Rotterdam-Hamburg, Option Vladivostock 21/6d., og Ugen sluttede med en Forbedring af Raten fra førstnævnte Plads paa ikke mindre end 1/- ved Befragtning af 800 Tonner til 21/-, 2den Halvdel Juli. Fuld Ladning Ris Saigon/Cont. sluttedes til 21/- for 7,000 Tonner. Trods Tilbud af Tonnage til 13/6d. for Majs fra Syd Afrika til Liverpool kom Forretning ikke istand, men der antydes rundhaandet 13/-. Rederne skal m. a. Ord betale for at hjælpe de afrikanske Eksportører i Konkurrencen mod den argentinske og rumænske Majs, fordi de argentinske og rumænske Majseksportørers Forsøg paa at fastsætte Minimumspriser saavidt vides løb ud i Sandet.

# FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET „SKANDINAVIA“

K Ø B E N H A V N  
KONGENS NYTORV 6

STIFTET 1899

## Balance

pr. 31. December 1931.

Aktiva.		Passiva.	
	Kr. Ø.		Kr. Ø.
Aktionærernes Forskrivninger .....	14,000,000.00	Aktiekapitalen (nedsat til 10,000,000.00) ..	20,000,000.00
(nedsat til 4,000,000.00)		Reservefonden .....	1,800,000.00
Rentebærende Papirer .....	29,841,808.06	Ansvarlig Indskudskapital .....	1,000,000.00
Aktier i andre Forsikrings-Fo-		Sikkerhedsfond for Livsforsikring .....	926,473.72
retagender (Anskaffelsesv.) ..	2,534,104.17	Præmie- og Skadesreserver pr. 31. December	
(Forskrivninger afgivet		1931:	
Kr. 1,303,750.00)	32,375,912.23	Brandforsikring .....	7,868,143.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. 31. De-		Sø- og Transportforsikring..	4,356,007.29
cember 1931 .....	195,272.28	Livsforsikring .....	30,586,929.00
Selskabets Ejendom, Matr. Nr. 206,		Ulykke, Tyveri etc. ....	3,310,310.00
Kongens Nytorv 6 .....	1,200,000.00		46,121,389.29
(Ejendomsskyld Kr. 850,000.00)		Prioritet i Selskabets Ejendom .....	411,736.00
Ejendom i Haderslev .....	30,000.00	Deponeret Præmiereserve hos os .....	13,120,019.40
Tilgodehavende i Banker .....	4,443,261.77	Gæld til Forsikringselskaber og Andre ....	4,365,874.31
Kassebeholdning .....	2,660.56	Udbytte, ikke hævet .....	4,308.00
Deponeret rentebærende Præmiereserve ....	27,217,054.65	Overføres i ny Regning .....	13,540.78
Tilgodehavende hos Forsikringselskaber og			
Andre .....	6,739,869.01		
Uafskrevne Erhvervsomkostninger for Livs-			
forsikring .....	1,559,311.00		
Inventar, afskrevet .....	0.00		
	87,763,341.50		87,763,341.50

København, den 15. Juni 1932.

### BESTYRELSEN:

J. F. FENGER. VALDEMAR HANSEN. CARL HOLBEK. O. KRAG. MARIUS NIELSEN.  
Formand.

### DIREKTIONEN:

W. WITZKE. POV L HEY. N. L. SJØRMAN. INGOLF WITZKE.  
Direktionens Formand. Direktør. Direktør. Direktør.

S. Burvil.  
Hovedbogholder.

Foranstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Selskabets Bøger, som vi har revideret. Vi har konstateret Beholdningernes Tilstedeværelse.

Vi har konstateret, at Aktionærernes Forskrivninger bærer Paategning om, at de i 1932 er nedskrevet fra Kr. 1,400,00 til Kr. 400,00 pr. Stk.

København, den 15. Juni 1932.

J. AMSINCK.

Revisions- & Forvaltnings-Institutet A/S  
H. E. ANDERSEN. CLEMMENSEN.  
statsaut. Revisor.

## A/s GRØN & WITZKE

ASSURANCEKONTORER

KONGENS NYTORV 6 - KØBENHAVN  
TELEFON: 9316 TELEGR.-ADR.: KANALEN

## PERSONALIA

### Uafhængige Mægler Firmaer i Kotka

Skibsmægler Adolf Lahti m. fl. har etableret to uafhængige Firmaer i Kotka, det ene under det velkendte Firma-Navn *Adolf Lahti & Co.*, det andet under O. Y. Stevedoring Adolf Lahti & Co., Ltd. Det sidstnævnte er Medlem af The Association of Finnish Stevedores.

### Ny Underdirektør i Atlas

Ingeniør, cand. polyt. S. A. J. Mansted er fra 1. Juli d. A. ansat som Underdirektør i Aktieselskabet *Atlas* Maskinfabrik, og som saadan er berettiget til at tegne Firmaet i Forening med en af vore Direktører, H. Martens og H. H. Mansa, eller i Forbindelse med Ingeniør Nikolaj Jørgensen, der har Prokura som hidtil.

### Personalialia

Fra 1. Juli er Navigationsskolebestyrer H. A. Gulddammer afskediget fra Navigationsvæsenets Tjeneste og samtidigt udnævnt til Medlem af Navigationskommissionen.

### Ny kgl. Vejer og Maaler Formand

Foreningen af kgl. Vejere og Maalere i Danmarks Købstæder udenfor København afholdt i Søndags sin aarlige Generalforsamling i Odense i Overværelse af Handelsministeriets Repræsentant Kontorchef Greve Ernst Moltke. Til Bestyrelse genvalgte kgl. Vejer og Maaler E. Nielsen, Aarhus. Konsul W. Brochner-Mortensen, Frederica, valgtes til Foreningens Formand.

### Belønning for Redningsdaad

Da islandske Damper »Dettifoss« for nylig kom til Hamborg, fik Besætningen overrakt en smuk Anerkendelse for udført Redningsarbejde. Den 5. Marts 1932 kom den tyske Fiskedamper »Lübeck« i Havsnød ved Reykjanæs, og Besætningen blev reddet af »Dettifoss«, hvis Kaptajn, E. Stefansson, nu fik overrakt Laeisz-Stiftelsens Guldmedaille, medens Førstestyrmand H. Blondal, Andenmaskinmester J. Adalsteinn Jonsson og Telegrafist V. Einarsson fik samme Medaille i Sølv. Redningsbaadens Besætning modtog en Belønning paa 500 Mark.

### Eksamen ved Marstal Navigationsskole.

Ved Marstal Navigationsskole er afholdt Eksamen i Dagene fra den 9. til den 21. Juni.

Til Styrmandseksamen indstilledes af Skolen 4 Elever, som alle bestod, nemlig: Klaus R. Hansen, Marstal L. 139. Knud H. Jacobsen, Næstved 133. Martin E. Jensen, Marstal 88. Agger Nielsen, Rønne 94.

For at bestaa kræves 87 Points, højeste Karakter 203 Points.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 13 Elever, hvoraf 9 bestod. En Elev forlod Eksamen og 3 bestod ikke.

Resultaterne var følgende: Kaj E. Albertsen, Marstal 123. R. Eriksen, Kragnæs 110. Kristen H. Kristensen, Marstal 108. Fritz W. Brandt, Helerup 106. Thorvald J. Hansen, Bogø 97. Erik Christensen, Marstal 88. Vagn E. Dyrborg, Kbhvn. 88. Frants Christensen, Aalborg 88. R. Melgaard, Aarhus 84.

For at bestaa kræves 84 P., højeste Karakter er 168 P.

### DØDSFALD

Fredag er Kaptajn Morten Mortensen, Nordby paa Fanø, afgaaet ved Døden efter faa Dages Sygeleje 77 Aar gammel. Med ham er alter en af Fanøs stoute, gamle Sejskibsførere gaaet bort. Det sidste Sejskib, han førte, var Fanøbarken »Havita«. Da saa Sejskibsfarten slog Klik, blev han nogle Aar Fører for en af Konsul Lauritzens Dampere og sagde Slut med Søfarten for godt en Snes Aar siden.



### "Biologen" søsat

Paa Aalborg Skibsværft løb i Tirsdags Biologisk Stations nye Damper »Biologen« af Stabelen. Statsminister Th. Slauning overværede Aføbningen. Tilstede var ligeledes Fiskeridirektør F. V. Mortensen, Direktøren for Biologisk Station, Dr. Blegvad, Værftets dygtige Leder, Direktør Mygind samt Overskibsingeniør Aage Larsen, hvis Frue knuste den obligate Flaske Champagne mod Skibets Stævn og døbte det »Biologen«. Kammersanger Johannes Fønss sang ved Aføbningen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Vort danske Fyrvæsens Udvikling

Ingeniør Svend Rønne holdt Tirsdag Aften paa Udstillingen i Esbjerg et interessant Foredrag om vort Fyrvæsen, ledsaget af en Række gode Lysbilleder. Det første Fyr her i Norden byggedes omkring Aar 1200. De første Fyr, man anvendte hertillands, var de saakaldte Vippefyr, der hejstes op og ned. Først til at begynde med benyttedes Brænde, senere gik man over til Kulbrænding. Ved Korsør findes et saadant Kulfyr — det eneste i Verden. Sidste Gang det toges i Brug var 1904. Nu staar det som et Minde fra svundne Tider. Efter Anvendelsen af Kul gik man over til Lanterner, og efterhaanden til Petroleum, senere fik man Vægbrændere og nu arbejdes der med det samme System som Primusapparatet; men mange Steder gaar man mere og mere over til Anvendelsen af Elektricitet. — Foruden Statens Fyr er der flere Hundrede Smaafyr i Danmark, saa man kan se fra det ene til det andet. Under vort kongelige danske Fyrvæsen sorterer 190 Fyr, 14 Fyrskibsstationer, 72 Lystøndestationer og 5 Dampskibe og 1 Gasstation. Der er beskæftiget 555 Personer indenfor Fyr- og Vagervæsenet, og den samlede Udgift andrager 3½ Mill. Kr. aarlig.

Gennem Lysbillederne vistes Tilskuerne vort danske Fyrvæsens Udvikling, saaledes et af vore ældste og smukkeste Fyr, Anholt Fyr, der er et moderne Linsefyr, og vort højeste Fyr, Skagens Fyr, der er 45 m højt. Danmarks kraftigste Fyr er Hanstholms Fyr, der har været elektrisk Fyr siden 1889, og Blaavand Fyr er det første Fyr her i Norden, der fik Radiostation, og det var ikke før end i 1923, at Radiostationen blev udskilt fra Fyrvæsenet og kom under Telegrafvæsenet.

### Den sidste Sejskibskatastrofe

Ifølge Telegram er den finske Bark »Melbourne«, till. Rederiet G. Eriksen, Mariehamn, Fredag oversejlet ved Fastner Fyrskib nær Kysten Carri Island af en amerikansk Tankdamper »Semonole«. 11 af Skibets 27 Mands Besætning omkom, deriblandt Kaptajnen og en dansk Matros Holger Raahauge fra Fanø, ellers tilhørende forskellige Nationer. Den danske Jungmand Kai Robdrup, Søn af den fornylig afdøde Kaptajn, kgl. Translatør R., blev reddet i sidste Øjeblik. Ved Kollisionen brækkede han Benet.

### Kollision med Vrag?

S.s. »Erling« af Helsingfors har paa Rejsen fra England til Aarhus med Kul, i Følge Kaptajnens Udsagn, stødt enten paa et Vrag eller en ikke i Kortet afmærket Grund, og blevet Læk. S.s. »Erling« gik til Gætgørg i Dok, hvor det viste sig, at Skibet har faaet en betydelig Bundskade.

### Den sidste Parade —

Den engelske Krydser »Centaurus«, bygget 1916, 40,000 H.P., 440 Fod lang, har i denne Uge gæstet Aarhus. En Del Festlighed blev afholdt for Officerer og Mandskab. Krydseren skal hjem og hugges op.

### En Stør paa 115 Pund

og over 2 Meter lang er ifl. »Vestl. Tid.« bleven fanget i »Vadehavet« ved Sønderjyllands Vestkyst af Jens Hansen, Emmerlev.

### SKIBE ANKOMNE TIL AARHUS i den forløbne Uge

- s.s. »Piteå« af Stockholm indladet Olie til Norrkøping.
- s.s. »Svava« af Aarhus fra Antwerpen via København, Stykgods.
- s.s. »Tomsk« af København indladet Olie til Middelhavet.
- s.s. »Pantos« af Grækenland 2,490 Net Ton Solsikkefrø og Oliekager.
- s.s. »Vanjo« af Helsingborg, Oliekager fra Amerika.
- s.s. »Mimosa« af Oslo, 2,526 Net Ton, Hvalolie 22 Tons, har været oplagt i Oslo.
- s.s. »Posiedan« af Amsterdam, Rutebaad paa Amsterdam, løstet Palmkerne og Stykgods og Indladet Olie.
- s.s. »Sydic« af Göteborg, 2,625 Net Ton, fra Argentina med Majs.
- s.s. »Aase« af København, Kul fra England.
- s.s. »Rosta« af Oslo, Kul fra England.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. 7. 1932

LONDON . . . . .	18,36	MADRID . . . . .	42,90
NEWYORK . . . . .	519,00	AMSTERDAM . . . . .	210,25
BERLIN . . . . .	123,10	STOCKHOLM . . . . .	94,50
PARIS . . . . .	20,50	OSLO . . . . .	90,80
ANTWERPEN . . . . .	72,10	HELSINGFORS . . . . .	7,85
ZÜRICH . . . . .	101,25	PRAG . . . . .	15,50
ROM . . . . .	26,65		

## POSITIONSLISTE

PR. 5. JULI 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, afg. Kbhvn. 2.7.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Angéren 27.6.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said 29.6. til Marseilles.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newcastle 24.6.  
 s.s. *Alexandra*, Fischer, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Suez 3.7. til Colombo.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Montreal 2.7. til Hampton Roads.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 26.6.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Vancouver 29.6.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Buenos Aires forv. 10.7.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Odense 7.7. til Horsens.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.  
 s.s. *Askø*, Larsen, ank. Garston Dorks 30.6.  
 m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Geraldton 25.6.  
 s.s. *Astrid*, Jacobsen, ank. London 29.6.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Dalny 2.7.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 4.7. til Aalborg.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Constantza 23.6.  
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Kbhvn. 1.7. p. R. t. Hull.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Funchal 25.6.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 3.7.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavik 2.7. til Leith.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Genoa 2.7. til London.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Køge 1.7.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Rio 22.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Montreal 30.6.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 30.6. til Caen.  
 s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Genua forv. 11.7. til Livorno.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Fort de France 28.6.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Kbhvn. forv. 14.7.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Korsør forv. 6.7. til Antwerpen.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Melbourne 19.6.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Baton Rouge 3.7. til Aruta.  
 s.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Novorossisk 26.6.  
 s.s. *Christiansborg*, Christensen, ank. Kbhvn. 30.6.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Ranjders Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Holbæk 1.7. til Uleåborg.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Neapel 27.6.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. St. Nazaire 3.7. til Cardiff.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 2.7. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Cardiff 30.6. til Algier.  
 s.s. *Danhild*, Bosch Kronika, afg. Immingham 1.7. til Halden.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Beachy Head 3.7. p. R. t. Nyborg.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Hongkong 2.1. til Shanghai.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Halifax 2.7.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 14.7.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 9.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 9.7. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 4.7. til Esbjerg.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Danzig 1.7.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 27.6.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Antwerpen 25.6. til Piræus.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Uleåborg 2.7.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panama Canal 28.6. p. R. t. Los Angeles Harbor.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Penang 1.7. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Rabat 3.7.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Antwerpen 30.6.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 2.7.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Skagen 2.7.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 8.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Montreal 25.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toff*, Christensen, ank. Arkangelsk 4.7.  
 s.s. *Gorn*, afg. Kbhvn. 13.7. til Wales.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Rotterdam 30.6.  
 m.s. *Guldborg*, ank. Houston 29.6.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Ghent 3.7.  
 s.s. *Holland*, Andersen, afg. Kemi 28.6.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Cardiff 30.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Nykøbing F. 5.7. til Helsingør.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Hull 8.7. til Kbhvn.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Kbhvn. 11.6.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Brindisi 3.7.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Reykjavik 1.7. til Vest- og Nordland.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Montreal 30.6.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Genoa 2.7. til Port Said.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jyllandia*, Andersen, ank. Aalborg 3.7.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 2.7.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansen 5.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Narva 2.7.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 2.7. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. New York 29.6.

# GIESCHE

## HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

## DANZIG

HOLZMARK 4

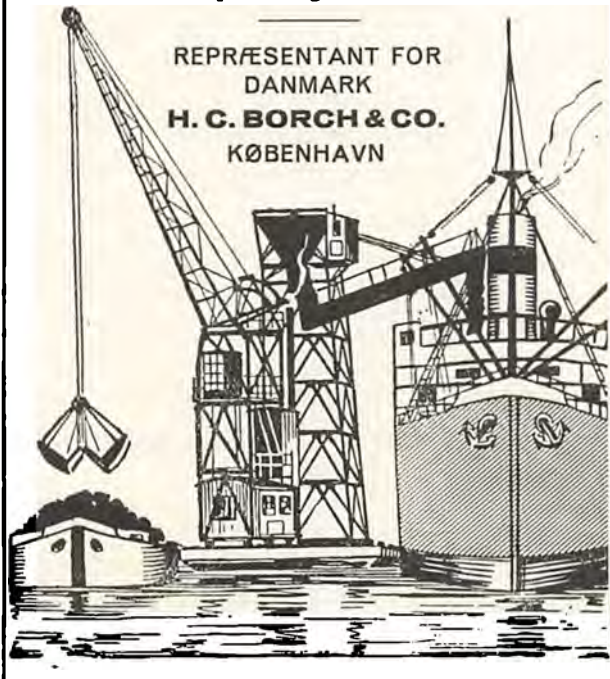
Tel.-Adr. GIESCHE

## Første Klasses Bunkerkul


fra egne Gruber:


Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN





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

IVER C. WEILBACH & CO  
SØLVER & SVARRER  
AMALIEGADE 30  KØBENHAVN K  
Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744  
Telegr.:  
Compaswellbach  
Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Rotterdam 3.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Casablanca 4.7.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Godhavn 1.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 8.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Norfolk V. 28.6.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 30.6.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 2.7.  
s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 3.7. p. R. t. Hull.  
s.s. *Margrethe*, Ankersen, afg. Kbhvn. 9.7. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Odermünde 1.7.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Kings Lynn 1.7. til Methil.  
s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Newcastle 29.6.  
m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Kbhvn. 1.7.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Messina forv. 4.7. til Palermo.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 26.6.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Rio 1.7. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Kbhvn. 12.7. til Riga.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Danzig 3.7.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. London 1.7. til Memel.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Leningrad 25.6.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thornung, afg. Danzig 2.7. til Preston.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. Kbhvn. 10.6.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires forv. 5.7. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. St. Thomas 25.6. til New-castle.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 30.6.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
s.s. *Polonia*, Stankievitz, afg. Halifax 1.7.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlse, afg. Grimsby 2.7. til Malmø.  
s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Kbhvn. 3.7.

## R

s.s. *Rhone*, Ørbech, Odense-Aarhus-Aalborg-Icith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Kotka 2.7. til Rouen.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Nyborg 4.7. til Kbhvn.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Frederikshavn 5.7.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 6.7. til Dunkirk.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Sharpness 1.7.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape Good Hope 26.6. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Liverpool forv. 9.7. till Esbjerg.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kbhvn. 3.7.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux 6.7. til Havre.  
s.s. *Skodsborg*, afg. Casablanca 1.7.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 10.7. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Leningrad 1.7.  
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Tripoli (Syrien) 29.6. til Sfax.  
s.s. *Stadion II*, afg. Drammen 8.7. til Odense.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sharpness 26.6.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Havana 29.6.  
m.s. *Stjerneborg*, pass. Gibraltar 3.7.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 9.7. til Kbhvn.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 5.7. til Kbhvn.  
s.s. *Sønderjylland*, Kajs, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 6.7. til Garston.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Kbhvn. 4.5.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 7.7. til Gdynia.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 14.7. til Tanger.  
m.s. *Tonking*, Hjernum, afg. Penang 25.6. til Port Said.  
s.s. *Toveitil*, Vilsmark, afg. Beyrouth (Syrien) 4.7. til Tunis.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorg Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Gdynia forv. 10.7. til Kbhvn.  
s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 9.7. til Antwerpen.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 7.7. til Oslo.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen, ank. Kbhvn. 25.6.

## V

s.s. *Vendia*, afg. Sakskøbing 2.7.  
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Leningrad 2.7. til Amsterdam.  
m.s. *Victoria* (Orient), Lorentzen, ank. Kbhvn. 2.5.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), afg. Kbhvn. 3.7.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Aabenraa 6.7. til Kolding.  
m.s. *Vistula*, Pape, ank. Kbhvn. 12.7.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 3.7.

## Y

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

## POSITIONSLISTE FOR SEJL



## SKIBE PR. 4. JULI 1932

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Ballina 30.6.  
3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Piteå 30.6.  
3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Tønsberg 2.7.

4m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Ballina 30.6.  
3m. Sk. *Norden*, Friis, afg. Kalix 27.6.  
3m. M/Sk. *Par*, Groth, ank. Luleå 2.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

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

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve  
Patent Mønje

Kobberstof for Træskibe  
Graa Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastfarver etc.  
fra Th. Höeg

HAMBURG

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER  
LIMITERET.  
STIFTET 1786

SØ- og TRANSPORTFORSIKRING  
SLOTSHOLMSGADE 5  
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“  
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 6. Juli 1932.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnemont tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre faas for 10 Øro paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

1278. Sverige. Stockholm Skærgaard. Bokösund. Korsnäsgrundet. Lystønde atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 26/1615. Stockholm 1932.)

Lystønden *Korsnäsgrundet* er atter udlagt paa sin Station paa  $58^{\circ} 51' 05''$  N.  $17^{\circ} 35' 55''$  E. og den midlertidig udlagte Stage med Kost er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 26/1226 1932.)

1279. Sverige. Bottniske Bugt. Agö Lodsstation flyttes og forandrer Navn.

(U. f. s. Nr. 26/1614. Stockholm 1932.)

Den 1. November d. A. flyttes Lodsstationen paa *Agö* til *Hölick* Fiskerihavn paa  $61^{\circ} 37' (10'')$  N.  $17^{\circ} 26' (15'')$  E. Samtidig forandres Navnet til *Hudiksvall* Lodsstation. Lodserne vil møde ankommende Skibe, 1,5 Sm S. for *Hornsudde*.

Signalet for, at Lods findes paa Stationen — sort Kugle med hvidt Bælte — vil ikke blive anvendt paa den nye Station.

1280. Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydeøvelser.

(N. t. M. Nr. 7/26. Reval 1932.)

I Tiden fra den 15. August til den 15. Oktober d. A. vil der om Natten blive afholdt Skydeøvelser i *Reval Bugt* og Indløbene dertil i følgende Omraader:

I. $59^{\circ} 23' N.$ $24^{\circ} 05' E.$	II. $59^{\circ} 33' N.$ $24^{\circ} 30' E.$
$59^{\circ} 34' N.$ $24^{\circ} 05' E.$	$59^{\circ} 40' N.$ $24^{\circ} 30' E.$
$59^{\circ} 39' N.$ $24^{\circ} 30' E.$	$59^{\circ} 43' N.$ $24^{\circ} 43' E.$
$59^{\circ} 27' N.$ $24^{\circ} 30' E.$	$59^{\circ} 43' N.$ $25^{\circ} 08' E.$
	$59^{\circ} 33' N.$ $25^{\circ} 08' E.$

Naar *Surop* Bagfyr viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink er Omraade I farligt, det W.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Surop* midlertidig lukket, og Skibe maa da kun løbe ind gennem det N.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Vulfsö*.

Naar *Nargön* Fyr paa c.  $59^{\circ} 36' N.$   $24^{\circ} 31' E.$  viser rødt Et-Blink, er Omraade II farligt, det N.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Vulfsö* midlertidig lukket, og Skibe maa da kun løbe ind gennem det W.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Surop*.

1281. Tyskland. Femersund. Vrag uskadelligjort. Vragafmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 27/2127. Berlin 1932.)

Vraget af den danske Motorskonnert *Helene*, der ligger sunket paa  $54^{\circ} 23' 54''$  N.  $11^{\circ} 09' 53''$  E., er uskadelligjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 3 m. Vragtønden er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/63 1932. Kort Nr. 298 og 292.)

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

**1282. Sundet. Flinteren. Afmærkning forandres. Tidspunkt for Forandring udsat.**  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 25/1182 1932 meddeles, at Tidspunktet for Forandringen af Afmærkningen i *Flinteren* er udsat til den 27. Juli d. A. eller snarest derefter.

(E. f. S. Nr. 25/1182 1932.)

**1283. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyrskib flyttes. Lystønde forandres. Ny Lystønde udlægges. Tidspunkt for Forandring udsat.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 25/1186 1932 meddeles, at Tidspunktet for Udførelsen af de deri nævnte Forandringer er udsat til den 27. Juli d. A. eller snarest derefter.

(E. f. S. Nr. 25/1186 1932.)

**1284. Sverige. Sundet. Landskrona. Lystønder midlertidig inddraget.**

(U. f. S. Nr. 26/1622. Stockholm 1932.)

Lystønderne *Norra Haken* paa  $55^{\circ} 52' 10''$  N.  $12^{\circ} 47' 41''$  E. og *Pilhaken* paa  $55^{\circ} 52' 38''$  N.  $12^{\circ} 47' 20''$  E. er inddraget for et Tidsrum af c. 14 Dage.

**1285. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Afmærkning midlertidig forandret.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 21/988 1932 meddeles, at:

1. De to Halmprikker, der afmærker *Avernakke Hage*, er genudlagt.

2. De to røde Stager med 1 opadvendt Kost, *Havgrund SW.*, paa  $55^{\circ} 18' (15'')$

N.  $10^{\circ} 47' (54'')$  E. er midlertidig inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/988 1932.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1286. Danmark. Kattegat. Tisvilde-Liseleje. Skydning. Advarsel.**

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der i August og September d. A. blive foretaget Skarpskydning ud over Søen paa følgende Dage og Klokkelæt:

Den	6. August fra Kl. 8—15.	Den	18.—20. August fra Kl. 8—16.
—	8. — - - 8—16.	—	23.—24. — - - 8—15.
—	9.—10. — - - 8—15.	—	25.—27. — - - 8—16.
—	11.—13. — - - 8—16.	—	29.—30. — - - 8—15.
—	15. — - - 8—16.	—	31. August—3. Sept. fra Kl. 8—16.
—	16.—17. — - - 8—15.	—	5.—9. Sept. fra Kl. 8—16.

Paa ovennævnte Dage er i det angivne Tidsrum Farvandet N. for Skydepladsen spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 3500 m fra Kysten, den 5. September dog indtil 7000 m fra Kysten.

3 Vagere med rødt Flag med hvid Spuns vil saavidt muligt i hele Øvelsesperioden være udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3500 m Afstand fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 1000 m.

En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa hver af 4 Flagstænger, der staar: 1) c. 900 m E. for *Liseleje*, c. 800 m fra Kysten, 2) i Kystrevlen c. 600 m NNE. for *Liseleje*, 3) c. 900 m SW. for Stængehuset (i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*) c. 800 m fra Kysten og 4) i Klitrækken c. 600 m WNW. for *Brantebjerg*.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

Bekendtgørelse om Aflysning af Terrænet og det paagældende Farvand bliver udstedt af Politimestrene i *Frederikssund* og *Hillerød*.

*Tisvilde Hegn*: c.  $56^{\circ} 03' N. 12^{\circ} 03' E.$

**1287. Danmark. Kattegat. Sjællands Odde. Odden Havnefyr atter tændt.**

*Odden Havnefyr* paa c.  $55^{\circ} 58' N. 11^{\circ} 22' E.$  er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 26/1235 1932.)

**1288. Danmark. Kattogat. Bolsaks W. Nyt Sømærke udlagt.**

En hvid Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Bolsaks W.*, er udlagt i 11 m Vand paa  $55^{\circ} 42' (10'') N. 10^{\circ} 39' (38'') E.$ , ved W.-Siden af Grunden *Bolsaks*.

(E. f. S. Nr. 26/1236 1932. Kort Nr. 220, 227, 299, 241, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 182. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 18 a.)

**1289. Danmark. Kattogat. Frederikshavn SSE. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

Lys- og Fløjtetønden *Frederikshavn SSE*. paa c.  $57^{\circ} 24' N. 10^{\circ} 34' E.$  er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 26/1276 1932.)

**1290. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.**

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

(E. f. S. Nr. 13/591 og 23/1090 1932.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1291. Norge. Vilnesfjorden. Rauøen Fyr nedlagt. Nye Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1932.)

*Rauøen Fyr* paa c.  $61^{\circ} 18',0 N. 4^{\circ} 54',8 E.$  er permanent nedlagt. Ved Brændetidens Begyndelse tændes til Erstatning følgende 2 Fyr:

a) *Rauøen Fyr* paa Øens SW.-Pynt tæt ved den tidligere Fyrbygning. Hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Lille Jernhus.

b) *Midtjordskjær Fyr* paa Varden paa  $61^{\circ} 16' 04'' N. 4^{\circ} 54' 10'' E.$  Hvidt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm. Lille Jernhus.

Brændetid for begge Fyr: 19. Juli—18. Maj.

(E. f. S. Nr. 19/871 1932.)

**1292. England. Aldeburgh Napes E. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 28. Trinity House, London 1932.)

Et Vrag ligger sunket paa  $52^{\circ} 08' 18'' N. 1^{\circ} 45' 16'' E.$ , c. 2,1 Sm SE.  $\frac{1}{2}$  E. for *North Aldbro' Napes Lystønde*. Et Vragmærkeskib, der viser 3 grønne Balloner lodret for hinanden eller 3 grønne Lanterner lodret for hinanden, og som under Taage giver Tre-Slag med Klokke hver 30<sup>s</sup>, er udlagt i c. 23 m Vand c. 0,2 Sm SE. for Vraget. En Del Tønder er udlagt rundt om Vragets Plads i Forbindelse med Uskadeliggørelsen af Vraget.

**1293. England. Yarmouth og Caister Rede. Afmærkning forandres.**

(N. t. M. Nr. 1030 London 1932.)

Omkring den 22. August d. A. foretages nedennævnte Forandringer i Afmærkningen paa *Yarmouth* og *Caister Rede*:

a) *Mid. Caister Klokketønde* paa  $52^{\circ} 39' 47'' N. 1^{\circ} 45' 51'' E.$  flyttes c. 0,13 Sm NW. i.

b) *Caister Elbow Tønde* paa  $52^{\circ} 39' 12'' N. 1^{\circ} 45' 37'' E.$  flyttes c. 0,25 Sm SW. i.

c) *South Caister Tønde* paa  $52^{\circ} 38' 28'' N. 1^{\circ} 45' 18'' E.$  flyttes c. 0,3 Sm SSW. i.

d) *Scroby Elbow Lys- og Klokketønde* paa  $52^{\circ} 37' 01'' N. 1^{\circ} 46' 15'' E.$  flyttes 0,38 Sm N. i.

**1294. England. Cromer Radiofyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1047. London 1932.)

Omkring den 28. Juli d. A. forandres *Cromer Radiofyr* paa c.  $52^{\circ} 55' N. 1^{\circ} 19' E.$ , som følger:

Signalet afgives med Bølgelængde 980,4 m (306 kp) saaledes: MMC uafbrudt i  $41\frac{3}{4}$  s., en lang Streg i  $8\frac{3}{4}$  s., MMC uafbrudt i  $43\frac{3}{4}$  s., en lang Streg i  $8\frac{3}{4}$  s., MMC 1 Gang i c. 2 s., ialt 1<sup>m</sup>. 45<sup>s</sup>.

I Taage afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>. begyndende 0, 6, 12, 18 o. s. v. Minutter efter hver fulde Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver ½ Time, nemlig 0 og 6 samt 30 og 36 Minutter efter hver fulde Time.

**1295. England. Humber Fyrskib W. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1020. London 1932.)

Vraget af Trawleren *Lucerne*, der ligger sunket paa 53° 33' 30" N. 0° 17' 15" E., er uskadeliggjort, saaledes at mindste Dybde over Vraget er 11,3 m. Vraglystønden er inddraget.

(E. f. S. Nr. 43/2340 1931. Kort Nr. 284.)

**1296. England. Humber. Spurn Fyrskib. Undervandstaagesignal atter i Virksomhed.**

(N. t. M. Nr. 1019. London 1932.)

Undervandstaagesignalet om Bord i *Spurn* Fyrskib paa c. 53° 34' N. 0° 14' E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 22/1050 1932.)

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

**1297. Frankrig. Kanalen. Cap Gris-Nez. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 25/1256. Paris 1932.)

*Cap Gris-Nez* Radiofyr paa c. 50° 52' N. 1° 35' E. er forandret og afgives nu, som følger:

Signalet, der afgives med Bølgelængde 1031 m (291 kp), udsendes i Taage 2 Gange hver 6<sup>m</sup>. begyndende 4<sup>m</sup>. over hver fulde Time.

I klart Vejr udsendes Signalet hver Mandag og Torsdag 2 Gange hver 4<sup>m</sup>. mellem Kl. 0334 og 0430.

Iøvrigt uforandret.

**1298. Frankrig. Kanalen. La Grande Vinotière Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 25/1258. Paris 1932.)

*La Grande Vinotière* Fyr paa c. 48° 22' N. 4° 48' W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>., Lys 4<sup>s</sup>., Mørke 2<sup>s</sup>.

**1299. Wales NW.-Kyst. Anglesea. Skerries. Radiofyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1048. London 1932.)

Den 28. Juli d. A. forandres *Skerries* Radiofyr paa c. 53° 25' N. 4° 36' W., som følger:

Signalet afgives med Bølgelængde 990,1 m (303 kp), som følger:

a) GGK uafbrudt i c. 17½<sup>s</sup>.

b) en lang Streg i c. 12<sup>s</sup>.

c) GGK i Gang i c. 3½<sup>s</sup>.

d) Pause i c. 3<sup>s</sup>.

e) Gentagelse af a), b) og c) i 33<sup>s</sup>.

f) Pause i c. 3<sup>s</sup>.

g) Gentagelse af a), b) og c) i 33<sup>s</sup>.

Ialt 1<sup>m</sup>. 45<sup>s</sup>.

I Taage afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>. begyndende 4, 10, 16, 22 o. s. v. Minutter efter hver fulde Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver ½ Time, nemlig 28 og 34 samt 58 og 04 Minutter efter hver fulde Time.

**1300. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkabaad ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 30. Trinity House. London 1932.)

*Lune* Lys- og Klokkabaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. vil omkring den 27. Juli d. A. uden nærmere Meddelelse midlertidig blive ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.

## MAANEDSOVERSIGT

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

## I. Østersøen.

- 1981  
44/2358 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr. Midlertidigt Radiofyr oprettet.*  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Undervandshindring.*
- 1982  
2/64 *Tyskland. Kieler-Fjord. Advarsel.*  
5/186 *Lolland. Ovisi Fyr W. Vrag „Livonia“.*  
6/230 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fiskerihavnen (Sydbassinet). Sænkekister udlagt. Midlertidig Afmærkning.*  
10/414 *Danmark. Bornholm. Rønne. Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.*  
11/458 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.*  
19/828 *Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Opmudringsarbejder. Advarsel.*  
21/967 *Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.*  
23/1111 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tallörn. Vrag afmærket.*  
24/1116 *Sverige. Kalmarsund. Kalmarsund djupränna. Oprensning. Opmaalingsmærker. Advarsel.*  
25/1177 *Finland. Finske Bugt. Porkkala—Kallbåda Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*  
25/1180 *Estland. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
25/1181 *Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
27/1280 *Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydøvelser.*

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

- 1980  
38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Stroby Singelsværk E.-lige Tovbane. Rester af Brohoved og Mellem-piller. Advarsel.*  
38/1884 *Danmark. Lille-Bælt. Barsø E. Vrag „Ingeborg“ afmærket.*
- 1981  
35/1943 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.*  
50/2671 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringeren. Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.*
- 1982  
1/7 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.*  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pol Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.*  
17/763 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Guldborg. Boreflaade udlagt.*  
18/792 *Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder inddrages midlertidigt.*  
20/916 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
21/988 } *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Slotsgrunden. Losseplads afmærket. Avernakke Hage. Sømærker midlertidig inddraget.*  
27/1285 }  
22/1044 } *Sverige. Sundet. Hveen NW. Lys- og Fløjtetønde udlægges.*  
24/1132 } *Danmark. Smaalands Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
24/1161 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Lystønder og Klokke-tønder midlertidig inddraget.*  
25/1182 } *Sundet. Flinterenden. Afmærkning forandres.*  
27/1282 }  
25/1186 } *Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyrskib flyttes. Lystønde forandres. Ny Lys-tønde udlægges.*  
27/1283 }  
25/1191 } *Danmark. Smaalands Farvandet. Ore Hoved Vinkelfyr. Lysvinkler forandres midlertidigt.*  
27/1284 } *Sverige. Sundet. Landskrona. Lystønder midlertidig inddraget.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 Danmark. *Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*
- 1930  
2/77 Pkt. 3. Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel*  
28/1409 Danmark. *Kattegat. Randers-Fjord. Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.*  
50/2418 Danmark. *Kattegat. Hjelm N. Vrag „Else“.*
- 1931  
5/226 Danmark. *Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Afmærkning af Bropiller til Bro under Bygning.*  
26/1486 Danmark. *Limfjorden. Odde-Sund. Ramning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.*  
43/2329 } Danmark. *Kattegat. Fornæs N. Oplysning om Vrag „Hunte“.*  
44/2365 }  
44/2366 Danmark. *Limfjorden. Nørre-Sundby. Fyr midlertidig slukket. Fyr flyttes midlertidigt.*
- 1932  
1/10 } Danmark. *Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
27/1318 }  
10/438 Danmark. *Kattegat. Asaa Havn. Dybde aftaget.*  
11/474 Sverige. *Opmålingsarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.*  
13/591 Danmark. *Limfjorden. Thyboron-Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*  
14/598 Danmark. *Kattegat. Grenaa Havn. Ny Havnemole bygges.*  
15/640 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.*  
17/738 Sverige. *Kattegat. Vinga-Ungar Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.*  
19/855 Sverige. *Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
23/1091 Danmark. *Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.*  
23/1114 Danmark. *Kattegat. Sletterhage SE. Stenpulle fundet. Midlertidig Afmærkning udlagt. Anvisning.*  
26/1237 Danmark. *Kattegat. Aarhus. Lystønde inddrages midlertidigt.*  
26/1238 Danmark. *Kattegat. Mosel Grund NNE. Undervandshindring.*  
27/1286 Danmark. *Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.*  
27/1290 Danmark. *Limfjorden. Thyboron Kanal. Vandstand.*  
27/1316 Danmark. *Kattegat. Sletterhage SE. Stenpulle fundet. Sletterhage Fyr forandres. Sømærke flyttes.*

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1931  
3/130 Skotland. *Cromarty Firth Ankerplads. Bjergning af Vrag. Sejladsforskrifter. Advarsel.*  
46/2473 Belgien. *Wandelaar Fyrskib SE. Vrag afmærket.*
- 1932  
2/70 Nordsøen. *Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.*  
10/446 England. *Humber. Grundt Vand.*  
13/565 England. *Themsen Munding. Knob Channel. Lystønder udlægges til Forsøg.*  
14/604 England. *Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.*  
18/797 England. *Themsen Munding. North Foreland NE. Vrag.*  
19/876 England. *Themsen Anduvning. Shipwash Sand E. Vrag afmærket.*  
21/1014 Holland. *Noord Hinder Fyrskib. Maas Fyrskib. Radiofyr. Nyordning finder Sted.*  
22/1048 Belgien. *Wielingen. Vrag afmærket.*  
22/1049 England. *Outer Gabbard Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.*  
24/1139 Tyskland. *Sild. Lister Dyb. Fyrbelysning forandres.*  
24/1140 Holland. *Noord Hinder Fyrskib midlertidigt ombyttet.*  
26/1244 England. *Humber. Indløb. Bull Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
27/1292 England. *Aldeburgh Naples E. Vrag afmærket.*

### Island og Færøerne.

- 1931  
8/400 Island W.-Kyst. *Breidifjördr. Klofningar Fyr. Advarsel.*  
8/401 Island W.-Kyst. *Breidifjördr. Króksfjardarnesáll. Dybde aftaget. Advarsel.*  
31/1744 Island S.-Kyst. *Vestmannaeyjar. Vestmans Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.*  
42/2301 Island E.-Kyst. *Fáskrúðsfjördr. Hafnarnes Fyr midlertidigt forandret.*  
47/2524 Island N.-Kyst. *Hleinartangi Fyr midlertidigt slukket.*
- 1932  
24/1144 Island W.-Kyst. *Faxaflói. Hafnarfjördr. Valhusgrunn Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.*



## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1981
- 8/412 *England.* Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelskibe og *britiske* Luftfartøjer i Nød.
- 48/2599 *Finland.* Oplysning om Isbrydernes Anvendelse.
- 49/2650 *Sverige.* Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32.
- 49/2651 *Sverige.* *Karlsborg Radio.* Ismeldinger.
- 49/2652 *Tyskland.* Bestemmelser om den *tyske* Istjenestes Organisation.
- 1982
- 1/19 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
- 1/20 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i *danske* Farvande.
- 1/21 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
- 1/22 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/23 *Danmark.* Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/25 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.
- 2/77 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 14/620 } *Danmark.* *Sletterhage. Nakkehoved. Anholt-Knob.* Radiofyr oprettes til Forsøg.
- 15/666 }
- 16/711 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
- 16/715 *Kanada og Newfoundland.* *St. Lawrence* Bugt. Ispatrøuille.
- 19/888 *Danmark.* Radiofyrene i *Nordsøen.* Nyordning.
- 25/1223 *Danmark.* Skiftsteder for Afmærkning forlægges.

**1301. Irland SW.-Kyst. Mizen Head. Radiofyr Sendetider forandres.**

(N. t. M. Nr. 1032. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Udsendelsestiderne for *Mizen Head* Radiofyr paa c. 51° 27' N. 9° 49' W. uden nærmere Meddelelse, som følger:

I Taage udsendes Signalet i 1<sup>m</sup>. hver 6<sup>m</sup>. begyndende 4, 10, 16, 22 o. s. v. Minutter efter hver fulde Time.

I klart Vejr udsendes Signalet to Gange hver 30<sup>m</sup>. begyndende 4 og 10 samt 34 og 40 Minutter efter hver fulde Time.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1302. Island E.-Kyst. Gerpír N. Horn N. og NW. Puller.**

1. En Pulle med 6 m Vand er fundet paa 65° 10' (22") N. 13° 31' (12") W., c. 700 m 0° fra *Horn*.

2. En Pulle med 15 m Vand er fundet paa 65° 10' (18") N. 13° 32' (18") W., c. 1100 m 306° fra *Horn*.

(Kort Nr. 287, 214 og 270. Islandske Lods. Side 152.)

**1303. Spanien S.-Kyst. Carnero Point Fyr. Taagesignal oprettet.**

(N. t. M. Nr. 1031. London 1932.)

Ved *Carnero Point* Fyr paa c. 36° 04' N. 5° 26' W. er der oprettet et Taagesignal. Der afgives et Kanonskud hver 30<sup>s</sup>.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1304. Costa Rica. Nicoya Bugt. Puntarenas Anduvning. Blanca Islet. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 25/1662. Washington 1932.)

Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 19,5<sup>s</sup>, rapporteres at være tændt paa *Blanca Islet* paa c. 9° 32' N. 85° 07' W. Fyret er med en Øjehøjde af 14 m observeret i en Afstand af 23 Sm.

**1305. Vestindien. Floridastrædet. Cay Sal Bank. Elbow Cay. Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1035. London 1932.)

Omkring den 28. d. M. forandres *Elbow Cay* Fyr paa c. 23° 56' N. 80° 28' W. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30 m.

**1306. Cuba N.-Kyst. Cayo Confites. Taarn opført.**

(N. t. M. Nr. 25/1659. Washington 1932.)

Paa *Cayo Confites* paa c. 22° 11' N. 77° 39' W. er der opført et 30 m højt Opmaalings-taarn af Staal. Dette Taarn maa ikke forveksles med Fyrtaarnet paa *Cayo Verde*.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1307. Tyrkiet. Lilleasien. Bugten ved Izmir (Smyrna). Lystønder forandret.**

(N. f. S. Nr. 16/1175. Berlin 1932.)

De to Lystønder paa N.-Siden af Gennemsejlingen er nu hvidmalede og Lystønderne paa S.-Siden rødmalede. Ved Indsejlingen til *Izmir* skal man have de røde Lystønder med rødt Et-Blink om Styrbord og de to hvide Lystønder med hvidt Et-Blink om Bagbord. c. 38° 25',4 N. 27° 00',6 E.

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

1308. Røde Hav. Zebayir (Zubair) Øerne. Centre Peak Island. Fyr nedlægges.  
(N. t. M. Nr. 1038. London 1932.)  
Den 1. Oktober d. A. vil *Centre Peak* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. blive permanent nedlagt.
1309. Bugten ved Aden. Italiensk Somaliland. Alula Radiopejlstation oprettet.  
(A. a. N. Nr. 104/272. Genua 1932.)  
Ved *Alula* er oprettet en Radiopejlstation paa 11° 57' 44" N. 50° 45' 27" E.  
Kaldesignal: ISZ.  
Bølgelængder: Fra Skibet ved Opkaldning af Stationen: 600 m.  
Under Pejling: 800 m.  
Ved Meddelelse af den tagne Pejling til Skibet: 800 m.  
Sektoren, i hvilken Pejlingen kan tages, ligger mellem 270° og 44° igennem N.

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

1310. Kinesiske Hav. Palawan Island W.-Kyst. Jibboom Bugt. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1027. London 1932.)  
1. En 6,4 m Grund ligger c. 0,98 Sm 34° fra W.-Spidsen af *Long Point*.  
2. - 4,6 m — — c. 1,15 Sm 84° - — — —  
3. - 7,3 m — — c. 0,7 Sm 229° - — — —  
W.-Spidsen af *Long Point*: c. 10° 19' N. 118° 58' E.
1311. Kina. Yangtze Kiang Anduvning. The Button. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1045. London 1932.)  
*The Button* Fyr paa c. 30° 38' N. 122° 22' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 1,2<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1312. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.  
Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:  
a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstør* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstør Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.  
b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taasinge Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Punt—Vornæs Punt*, saaledes at Risprykkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprykker, og at Halmprykkerne fra *Mosegrund* til *Dodmanden* forandres til Risprykker.  
*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorved Skibe, kommende fra *Klørdyb*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprykker om Styrbord og Halmprykker om Bagbord.  
De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.  
(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 86, 84 og 85.)
1313. Danmark. Isefjord. Statsskovvæsenets Udskibningssteder i Stokkebjærg og Kongsøre Skove. Reglementer for Overholdelse af Orden.  
Under den 28. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglementer for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningssteder i *Stokkebjærg* (c. 55° 51' N. 11° 43' E.) og *Kongsøre* (c. 55° 49' N. 11° 43' E.) Skove.

Paa Strandbredden ud for *Favnebrændevejen* i *Stokkebjerg* Skov og 100 m mod S. samt paa Strandbredden ud for Feriekoloniens Bygninger paa *Konysø* og 100 m mod S. samt endelig ved *Sandkredsvejen* i *Konasø* Skov og indtil 100 m N. for denne foretages der af Skovvæsenet Udskibning af Effekter fra Skovene.

I Farvandet ud for disse Kyststrækninger maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pælredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Disse Reglementer træder i Kraft den 1. December 1932.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korta eller Bogs Nr.	N	R	†	T
	<i>England:</i>			
R 1003	Africa, East coast.	Pungue river.	Beira harbour.	
R 77	Plans on the north coast of Spain.			
R 1423	New Zealand.	Port Nicholson.		
R 3430	North America, West coast.	Goletas and Gordon channels.		
R 3732	Malacca strait.	Penang harbour.		
T	South-East Alaska Pilot,	2nd Edition.		
T	Supplement Nr. 2 to Newfoundland and Labrador Pilot.			
T	Supplement Nr. 9 to West Indies Pilot, Vol. III.			
T	Supplement Nr. 2 to Australia Pilot, Vol. II.			
T	Supplement Nr. 7 to China Sea Pilot, Vol. IV.			
T	Supplement Nr. 7 to North Sea Pilot, Part II.			
	<i>Tyskland:</i>			
N D 7	Deutsche Küste, Die Jade, Südlicher Teil.			
† D 56 a	Mündungen der Jade und Weser, Südlicher Teil.			

## Tillæg.

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

#### 1314. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb S. Afmærkning forandret.

Anduvningsvageren, Stage med sribet Ballon, *Klørdyb S.* paa 54° 50' 37" N. 10° 33' 03" E. er ombyttet med en rød- og hvidsribet Klokketønde med Stage med sribet Ballon, der er udlagt i 6,0 m Vand i Baakelinien c. 100 m S.-ligere. Vintersømærke: Rød- og hvidsribet Spidstønde med rød- og hvidsribet Ballon.

(E. f. S. Nr. 23/1087 1932. Kort Nr. 297, 241, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 566 og 271. Fyr-Fort. Nr. 707 B, Søm.-Fort. Side 86, Nr. 1.)

#### 1315. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb Bagbaake i Uorden.

Topbetegnelsen paa *Klørdyb* Bagbaake er nedblæst. Baaken vil snarest blive bragt i Orden.

c. 54° 51',5 N. 10° 33' E.

#### 1316. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Fjord. Lystønder atter udlagt.

Nedennævnte Lystønder ved *Faaborg* Fjord er atter udlagt: *Skrams Flak* c. 55° 01' N. 10° 12' E. *Knastegrund*. *Knoldhjørne E.* *Langtang Flak*. *Bjørno N.*

(E. f. S. Nr. 21/989 1932.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1317. Danmark. Kattegat. Sletterhage SE. Stenpuller fundet. Sletterhage Fyr forandres. Sømærke flyttes.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/1114 1932 meddeles, at der paa den deri nævnte Stenpulle paa  $56^{\circ} 03' 42''$  N.  $10^{\circ} 40' 51''$  E. i den E.-lige hvide, faste Lysvinkel i *Sletterhage Fyr* er fundet en Dybde af 7,9 m.

Desuden fandtes en 8,1 m Stenpulle c. 25 m SSW. for ovennævnte og en 8,2 m Stenpulle paa  $56^{\circ} 03' 45''$  N.  $10^{\circ} 40' 46''$  E.

For at lede klar S. om disse Puller, vil den E.-lige hvide, faste Lysvinkel i *Sletterhage Fyr* i den nærmeste Fremtid blive drejet c.  $3^{\circ}$  S. over.

Samtidig vil den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost ved 7,8 m Pullen SSW. for *Øreflippen* blive flyttet til en Plads S. for de nyfundne Puller i c. 10 m Vand.

(E. f. S. Nr. 23/1114 1932. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 157. Fyr.-Fort. Nr. 160. Søm.-Fort. Side 37, Nr. 8 a).

**1318. Danmark. Kattegat. Ebeltoft Vig Vinkelfyr. Fyrbygning ommalet.**

Fyrbygningen til *Ebeltoft Vig Vinkelfyr* paa c.  $56^{\circ} 14'$  N.  $10^{\circ} 37'$  E. er nu hvidmalet med et rødt Bælte.

(E. f. S. Nr. 24/1166 1932. Danske Lods, Side 156. Fyr.-Fort. Nr. 156.)

**1319. Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.**

Der henvises til E. f. S. Nr. 1/10 1932 vedrørende Skarpskydninger paa Arealer ved *Egense Strand*.

(E. f. S. Nr. 1/10 1932.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDESELBOLE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPØRØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

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

# O

wners' &

# C

aptains' 

# C

ode

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

**Price 13/-** postage paid.

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

*- og <sup>100</sup> se  
Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

ADOLF LAHTI

Uleåborg &amp; Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG

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

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLOF &amp; CO.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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

O. W. HACKLIN &amp; Co.

Skibsmæglere — Befragtning

Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk SkibsrederforeningDansk Vicekonsulat  
RÅFSÖ & MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## "VENUS" smøres med GARGOYLE MARINE OLIER

Nordsøens hurtigste Baad, Dieselmotorskibet "Venus", der af "Det Bergenske Dampskibsselskab" er indsat mellem Bergen og Newcastle, og som kaldes "Nordsøens Dronning", smøres korrekt med Gargoyle Marineolier.

Over 65% af Verdens motordrevne Fartøjer smøres med Gargoyle Marineolier. Disse Specialolier har i de hurtigste Skibe vist, at de med Glans modstaar Varme, Tryk

og Oxydering. De har ringe Fordampningstab og er drøje og økonomiske i Brug. Deres høje Kvalitet er overalt i Verden nøjagtig ens — den samme i Bergen som i Newcastle — og de leveres under enhver Breddegrad i over 300 betydende Havne.



# GARGOYLE MARINE OLIER

VACUUM OIL COMPANY A/S

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 29

FREDAG 15. JULI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

AANDEN FRA LAUSANNE A Shipping Lausanne kalder Scandinavian Shipping Gazette International Shipping Conference's Møde, men sætter dog

forsigtigt et Spørgsmaalstegn bag den billedlige Sammenligning. Men vel var det for Skibsfarten, hvis de forskellige nationale Rederiforeninger enedes om at knæsatte den paa Mødet i London vedtagne Resolution. De tre første Punkter i Resolutionen er gamle Kendinge; paa mangt et Baltic and international Maritime Conference Møde er de blevet vedtaget enstemmig. Disse tre Punkter omfatter Krav om Fjernelse eller Lempelse af Verdenshandelens Skranker, om »Havens Frihed«, om Samarbejde til at opretholde Skibsfarten og standse den Disorganisation, hvis Fortsættelse vilde skæbnesvanger for Skibsfart og Verdenshandelen. Dette er tre meget vigtige Problemer, som Skibsfarten ikke selv og ikke alene kan løse. Der til kræves Samarbejde med Handelens og Bankernes Organisationer, og ikke mindst med de forskellige Regeringer — for de allerfleste Ulykker, der har ramt Skibsfarten, skyldes jo i første Række de politiske Regeringers toldpolitiske og mod andre Nationer diskriminerende Handlinger.

Mest interessant er imidlertid det fjerde Punkt, som paa en Maade ogsaa er en Konklusion af de tre førstnævnte Punkter, og fremtræder i følgende ordrette Form:

4. The Standing Committee therefore recommends to the International Shipping Conference:—

(a) adherence to the policy of the freedom of the seas on a footing of equality for all ships operating on an economic basis, under all flags in all ports in all international trades;

(b) the study, in co-operation with all interests concerned of such laying-up or scrapping schemes as may be necessary to bring tramp and cargo liner tonnage into relation with the needs of overseas trade, and generally to promote the employment of such tonnage to the best account.

Det særlig interessante ved denne Resolution er anbefalingen af internationalt Samarbejde til Oplægning og Ophugning. Englænderne har hidtil holdt sig afvisende overfor denne Tanke, men fornylig er der sket en Strømkæntring, og umiddelbart før dette Møde fremkom et af Chamber of Shipping nedsat Udvalg med en Række Forslag til Bedring af Situationen. Et af disse var følgende:

“To meet the conditions to which the shipping industry has been reduced, we recommend that a committee of the Chamber be appointed to formulate schemes for laying-up and/or scrapping of surplus tonnage, in co-operation, not only with shipowners of other countries, but also with the bankers and other interests concerned. Ocean transport services are as essential as credit, and the drift into a hopeless state of disorganization of those services must be stopped in the interests as much of commerce as of shipping.”

Dette Forslag er allsaa praktisk talt enslydende med International Shipping Conference's Resolution, og viser, at det er Englænderne, der staar bag Kravet om Fællesaktion til Ophugning og Oplægning. Den eneste formelle Udvidelse af Chamber of Shipping Forsla-



get er Ordene i Conference-Resolutionen, hvori der tales om »to bring tramp and cargo liner tonnage into relation with the needs of overseas trade, and generally to promote the employment of such tonnage to the best

account«. Hertil sigtes antagelig til Ønskeligheden af Oprettelsen af Fragtcentraler for de forskellige Markeder. Slige Planer har, som vore Læsere ved, længe været fremsatte og er blevet ivrigt debatteret.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### FORTSAT FALD I SKIBSSALG PRISERNE

I Slutningen af sidste Aar ventede man almindeligt, at Skibspriserne vilde vedblive at falde, men det er tvivlsomt, om nogen havde tænkt sig, at Priserne vilde falde saa stærkt, som de er. Selv om man tager de kaotiske Forhold i Verden i Almindelighed og paa Fragtmarkedet i Særdeleshed i Betragtning, kunde ingen have forudset, at Markedet vilde være kommet i den beklagelige Tilstand, hvori det i Øjeblikket befinder sig. Det er ofte tidligere bleven sagt, at Forholdene indenfor Skibsfarten er et Barometer, der angiver Verdenshandelens Tilstand, og hvis dele ogsaa gælder i Dag, maa Verdenshandelens Tilstand afgjort være meget alvorlig.

Den Udstrækning, i hvilken Obligationer og Industri-papirer er faldet, er mere eller mindre almindelig kendt, men det er mærkværdigt, hvor faa udenfor den Kreds, der er nøje knyttet til Skibsfart, der er, som har nogen Idé om, hvilken Grad Skibsfartspapirer er faldet i Løbet af de sidste 12 Aar, og hvilke uhyre Summer der er tabt i den Periode. Det er i Virkeligheden et Spørgsmaal, om der er nogen anden Form for Ejendom, der kunde være, eller er faldet i en saadan Grad, som man kan paavise det for Skibes Vedkommende.

### Blomstringen og dens Efterbyrd

Det ligger udenfor denne Artikels Formaal at behandle den abnorme Blomstringsperiode, der begyndte i Krigens første Dage og kom til en pludselig og uventet Afslutning tidligt i Aaret 1920. Men i Forbigaaende og som en Sag af almindelig Interesse kan det maaske ikke være urigtigt at henvise til én bestemt Skibstype for at illustrere den enorme Værdiforringelse, denne særlige Klasse af Ejendom udviser. I mange Aar har man anvendt »A« Standard Dampskibstypen til Sammenligning. Disse Skibe, er, som man ved Enkelddæks-Baade, der kan bære ca. 8,300 Tons d. w. Det er bleven sagt, og vi har ingen Grund til at tvivle om Rigtigheden, at en Mængde af disse Skibe blev købt af Grækerne i 1920 til en Pris af over £ 320,000 pr. Stk. Den nuværende Markedspris for denne Type Skibe anslaaes til fra £ 6,000 til £ 7,000. Alene dette Eksempel skulde være tilstrækkeligt til at underbygge den Paastand, at ingen anden Form for Ejendom kan svinge saa voldsomt i Værdi som Skibe.

Det eneste forsonende Træk, der har vist sig i de seks Maaneder, vi behandler, er den Kendsgerning, at Ejerne af gammel og forældet Tonnage er blevet tvungne til at gøre sig klart, at Størstedelen af de Fragtbaade, der er bygget før Krigens, navnlig af Mellemdæks-Typen, er dødsdømte og nødvendigvis maa erstattes af den mere moderne og mere økonomiske Type Skibe, som foretagsomme Redere er blevet bevægede til at anskaffe for at være i Stand til at konkurrere under de moderne Forhold. Endog græske og italienske Redere, som i en Generation eller mere, maaske som Følge af lavere Driftsudgifter, har været i Stand til at drive disse gamle Baade med Held, er nu blevet nødsagede til at lægge dem op og i mange Tilfælde søger at sælge dem til Ophugning. Under disse Omstændigheder er det ikke forbausende at se, at der har fundet et betydeligt Prisfald Sted for Skibe, der er solgt, hvadenten de er solgt til Brug eller til Ophugning.

### Nedgang i Tonnageprisen

Følgende Sammenligninger vil give nogen Idé om, hvor stærkt Priserne er faldet:

	Navn	Bygningsaar	Dødvægt	Pris
Midten af 1929	Helmsloch	1913	7,400	£31,000
Slutningen af 1929	Tregurne	1911	7,565	£25,500
Midten af 1930	Indianola	1912	8,450	£17,500
Slutningen af 1930	Socrates	1913	8,320	£16,000
Midten af 1931	Wynaere	1911	7,510	£10,500
Slutningen af 1931	Portloe	1913	7,270	£ 8,500
Midten af 1932	Bockenheim	1913	7,170	£ 7,250
Midten af 1932	Portgwarra	1917	8,000	£ 8,250

Alle disse Skibe er af Enkelddæk-Typen med Undtagelse af »Indianola« og Socrates«.

En lige saa interessant Sammenligning faar man ved at se paa Dampere af Enkelddæk-Typen paa ca. 6,500 Tons Dødvægt:

	Navn	Bygningsaar	Dødvægt	Pris
Midten af 1929	Cento	1911	6,570	£26,000
Slutningen af 1929	Redgate	1908	6,720	£21,000
Midten af 1930	Tottenham	1906	6,100	£12,000
Slutningen af 1930	Latchmere	1911	6,450	£ 9,250
Midten af 1931	Wyncole	1907	6,600	£ 4,500
Slutningen af 1931	Lamington	1907	6,200	£ 4,500
Midten af 1932	Darnholme	1906	6,300	£ 3,200
Midten af 1932	Tabarka	1913	6,600	£ 4,300

Det mest forbausende Eksempel paa det enorme Prisfald vil man maaske faa ved at undersøge Faldet i Værdien af »C« Standard-Klassen, en Enkelddæk-Type af Skibe, der byggedes i Blomstringsperioden og da kostede ca. £ 120,000. Ti Aar senere var Værdien faldet til £ 28,000, og sidste Maaned solgtes to af disse Skibe ved Auktion i Rotterdam for ca. £ 2,500 Stykket. Som en yderligere Illustration af den Værdiforringelse, der har fundet Sted i Løbet af de sidste seks Maaneder kan man henvise til Salget i November 1931 af »B« Standard-Dampere »Silarys« for en Pris af £ 13,750. For nogle faa Dage siden erhvervede de samme Købere et Søster-skib, »Severn« for £ 4,550.

### Fald i Priserne paa Skibe til Ophugning

Den absolutte Mangel paa Tegn til Bedring i Forholdene Verden over i Forbindelse med det tabbringende Fragtmarked er i sig selv tilstrækkelig til at forklare en betydelig Tilbagegang i Antallet af Skibssalg, og Markedet synes i adskillige Maaneder navnlig at have haft sin Opmærksomhed rettet mod Ophugnings-Forretningen. Dette Felt har i nogle Aar været travlt beskæftiget, men til Uheld for de Redere, der havde gammel og forældet Tonnage, har Markedspriserne været højt uensartede. For tre Aar siden betalte Ophugnings-Firmaerne ca. 45 sh. pr. Gross Ton for almindelige Fragtbaade og omtrent 60 sh. pr. Gross Ton for Rutebaade. I 1930 opnaaedes der Gennemsnitspriser paa henholdsvis 25 og 42 sh. pr. Gross Ton. Man mener, at der i 1931 er solgt henvend en Million Gross Tons Skibe til Ophugning, af hvilke omtrent Halvdelen var britiske.

I 1931 svingede Priserne for Rutebaade mellem 20 og 25 sh. pr. Gross Ton og for Fragtbaade mellem 9 og 11 sh. Mange mente da, at 1931 vilde blive et Rekordaar, hvad angaar Salg af Skibe til Ophugning. Men ifølge de Rapporter, der er modtaget for den første Halvdel af indeværende Aar, er der i dette Tidsrum solgt langt over 400,000 Gross Tons, deraf over 200,000 Tons britisk Tonnage. Blandt de til Ophugning solgte britiske Skibe er Cunard-Baadene »Caronia« og »Carmania«, som først paa Aaret blev købt af Firmaet Hughes Bolckow for 21 sh. pr. Gross Ton. Tilsyneladende har Italien taget en større Del af den Tonnage, der i Aar er solgt til Ophugning, hovedsagelig Fragtbaade, til Priser, der har varieret fra ca. 12 sh. i Begyndelsen af Aaret til 7sh., hvilken sidste Pris siges at være den nu almindelige Pris for Fragtbaade til Ophugning.

Japanske Ophugnings-Firmaer har i Aar hidtil købt henvend 115,000 Gross Tons til Ophugning til Priser varierende fra 35 sh. 6d pr. Gross Ton, hvilken Pris blev betalt for den hollandske Rutebaad »Nieuw Amsterdam« i Januar, til 25 sh., til hvilken Pris Skibe er afsat paa det japanske Marked i de sidste faa Uger. Disse Priser er selvfølgelig paa Basis af Levering i Japan.

*The Shipping World.*

### FORETRÆK DANSK TONNAGE

Paa alvorlige, som Forholdene efterhaanden er blevet ogsaa for dansk Skibsfart, er det ikke urimeligt, at man paa Landsmandskabets Vegne rækker denne en Hjælpende Haand, hvor man kan, men for det private Købmandskab gælder det jo, at man er henvist til, til enhver Tid at tage det billigste Tilbud, og Velviljen kan derfor her næppe strækkes længere end til, at man foretrækker dansk Tonnage hvor denne tilbydes paa lige saa billige Vilkaar, som fremmed Tonnage. Det Offentlige slaar i dette Forhold noget friere og vil derfor ogsaa altid kunne strække sig noget længere, hvor der er Mulighed for at give dansk Skibsfart en Chance. Ganske særlig er der Anledning til at støtte danske Rederier overfor den statsubventionerede udenlandske Tonnage. Her er Spillet saa ulige, at det er naturligt, at man fra det øvrige Erhvervslivs Side stiller sig bag dansk Skibsfart, saaledes som det ogsaa tidligere er sket i lignende Tilfælde. Dagbladet »Børsen«.



## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i Maj været ca. 222,000 Registertons større end i Maanedens forud; sammenlignet med samme Maaned i Fjor er der ankommet 922,000 Tons inndre. Forskellen i Tusinde Registertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for Maj sammenlignet med:

	April 1932	Maj 1931
Nieuwe Waterweg .....	+ 165	÷ 342
Rotterdam .....	+ 193	÷ 141
Antwerpen .....	+ 39	÷ 248
Hamborg .....	+ 18	÷ 332

Ogsaa i Maj er Trafikken paa de mindre Havne ved Nieuwe Waterweg gaaet tilbage i stærkere Grad end Trafikken paa Rotterdam; Nettoindholdet af de til Rotterdam ankomne Søskibe er som Følge deraf steget yderligere til 85.6 pCt. af hele Trafikken paa N.W., imod 82.1 pCt. i forrige Maaned og kun 77.8 pCt. i Maj 1931.

Derimod er Forholdet mellem Rotterdam og Antwerpen stadig til Ugunst for Rotterdam; for Maj er Forholdet 49.97 til 50.03, hvilket stiller Rotterdam noget gunstigere end i Maanedens forud, hvor Forholdet var 46.97 til 53.03,

og gunstigere end i Maj 1931, hvor Forholdet var 48.29 til 51.71.

Nieuwe Waterwegs og Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa de tre Storhavne er aller i denne Maaned steget noget. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel som følger:

	Maj 1932	April 1932	Maj 1931
Nieuwe Waterweg .....	36.08	31.09	36.26
Rotterdam .....	(30.88)	(27.97)	(28.24)
Antwerpen .....	30.91	31.61	30.23
Hamborg .....	33.01	34.30	33.51

Tilforslen af Stenkul fra England har været større end i April, men staaer dog med ca. 85,000 Tons langt tilbage for Maj 1931 (100,000).

Ogsaa Ertsindførslen har aller været større end i April, nemlig 175,000 Tons (forrige Aar 359,000 Tons).

Af Korn løst i Skib er der i Maj kommet 424,000 Tons mod 303,000 Tons i April.

Tankskibe har løstet 69,000 (Maj 1931 114,000) Tons Jordolie, og i Skibstanke er ankommet 12,700 (Maj 1931 8,500) Tons Spiseolier.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

som kun Tiden kan besvare. Det er indlysende, at »Lausannefreden«, der vel (forudsat, at den er *ubetinget*) i Fremtidens Historiebøger bør indtage Hæderspladsen fremfor Versaillesfreden, ikke kan gøre Nat til Dag, men at den er det første afgjort store Skridt i den Retning er uomtvisteligt. Nu staaer Afviklingen af den interallierede Krigsgæld paa Dagsordenen, og der er god Grund til at afvente Resultatet af Bestræbelserne paa at ordne dette Spørgsmaal i samme Aand som i hvilken Erstatningsspørgsmaalet netop er løst i. At Udfaldet heraf vil faa stor Betydning for Samhandelen mellem U. S. A. og Europa og dermed ogsaa for Skibsfarten, maa tages for givet.

De enkelte Fragtmærker giver desværre ikke Stof til mange Bemærkninger:

#### TRÆLASTMARKEDET

Strejken er nu en Kendsgerning i Søderhamn og Luleå Distrikter, hvorimod Konflikt er undgaaet i Sundsvall og Hernösand Distrikt. Nye Ordre kommer trent frem og bliver i de fleste Tilfælde ikke mange Timer gamle.

Af Ugens Afslutninger kan nævnes:

880 Stds. DBB Trangund/Cardiff 35/6d; 450 Stds. DBB Kotka/Wisbech 36/-; 575 Stds. DBB Trangund/Southampton 33/6d; 700 Stds. DBB Uleåborg og Kalajoki/King's Lynn 36/-; 1300 Fv. Props 2 Midtfinland/E.C.C.P. 30/-; 600 Fv. Props Piteå og Skellefteå/Forth, 37/-.

Der er yderst faa Ladninger fra *Leningrad*, hvad væsentlig skyldes, at Juli Maaned som Regel er den mindst aktive, hvortil kommer, at Russerne naturligvis i første Række maa beskæftige den tidsbefragtede Tonnage. Det samme er forsaavidt Tilfældet med *Hvidhavet*. Som et nye Eksempel paa hurtig Ekspedition rapporteres, at s.s. »Cedrus« ankom til Archangel 21./6. 8 a.m. og afsejlede 28./6. 7 p.m. med 1652 Stds. Det vilde være interessant at vide, hvad denne Baad lidligere har lastet af Trælast, thi denne Rekordexpedition har uvægerligt haft en meget uheldig Indflydelse paa Indtagendet. »Cedrus« laster 7750 tons d.w., er bygget 1928 og af Typen: Singledeck med lang Bro og rigelig Vandballast, og Dimensioner, der burde belinge et betydeligt bedre Trælastindtagende.

#### KUL, KOKS etc.

Af senest stedfundne Afslutninger kan nævnes:

*Tyne Range*: Fredericia 2200 Tons 4/1½d 500 Losning; Lindholm Bro 3300 Tons 4/- 600 Losning; København 3500 Tons 3/10½d; Mariager 2000 Tons 4/6d.

#### MIDDELHAVET etc.

*Nedgaaende*: Det nedgaaende Marked var saavel nedgaaende som *nedadgaaende* ved Befragtninger som: *Wales/Genoa* 6000 Tons 6/-, *Alexandria* 6500 Tons 7/-, *Algiers* 4200 Tons 7/3d, men igen afgjort fast, hovedsagelig som Følge af Redernes Tilbageholdenhed.

*Hjemgaaende*: *Donau* synes kemisk rensat for Or-

drer og *Sortehavet* som Helhed ligesaa. Dog sluttedes efter lang Pavse en enkelt 7000 Tonner fra rumænske og bulgarske Havne til Antwerpen-Hamburg Range til 10/4½d, 6d mindre dersom Antwerpen el. Rotterdam, 15/8 Ann. *Rusland* skal have solgt Hvede af ny Høst for August/Septemher Afskibning, men endnu ingen Befragtning herfra rapporteret. *Middelhavet* er uforandret fra sidst, nærmest endnu daarligere.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal*: Omsætningen var og er ringe og desværre bliver det mere og mere almindeligt, at lægge Trampbaade *paa berth*, selv med kun 1/3 af fuld Ladning som Begyndelse. Naar den nødvendige Komplettering endelig stemples op af Jorden, benytter Befragterne sig af Lejligheden og faar jævnlige saadanne Partier anbragt endnu billigere end Startpartiet, trods Aabningsratens mikroskopiske Størrelse og helt ned til 5 cents er accepteret til Rotterdam. Som *Montreal* er de øvrige nordamerikanske Markeder uden nævneværdig Aktivitet og i bedste Fald faste, oftest svagere.

#### SYDAMERIKA

*Udgaende*: Vi jamrede sidst over de elendige Kul rater, men hvad vi vilde have forsvoret er sket: endnu lavere Rater er accepteret saasom 9/3d for 7000 Tonner og 9/- for 6000 Tonner, begge fra Wales til Buenos Aires.

*Hjemgaaende*: Det blev ved den sidst omtalte meget beskedne Begyndelse til en Forbedring af Raterne. Aftagningen af Tonnage var saamænd god nok, men et forøget Udbud af ballastgaaende Baade forhindrede en nævneværdig Bedring af Raterne. Hertil bidrager ogsaa, at adskillige Baade blev lagt paa berth til meget utilfredsstillende Rater, bl. a. 7600 Tonner Buenos Aires/Antwerpen 11/9d (3000 Tons), 7000 Tonner samme Destination 12/6d. Ugen sluttede dog med fast Tendens ved Afslutninger som: 7000 Tonner U.K.—Havre-Hamburg Range( 15/6d, Lastning n.a. San Lorenzo.

#### ØSTEN

*Australien*: Ryglet siger, at visse Redere har taget flere Ladninger op til en Gennemsnitsrate af omved 18/- Omend det er et højtanset engelsk Skibsfartsorgan, der omtaler det, sætter vi et stort og berettiget Spørgsmaalstegn herved indtil videre.

*Manchuriet* er forsaavidt det eneste af Østens Markeder, der for Tiden aftager Tonnage i nogenlunde betydende Grad, men Betalingen er vedblivende elendig: 20/- Dalny/Rotterdam eller Hamburg, 1/3d mere for Hull eller Skandinavien. Til Sammenligning kan følgende ikke særlig gamle Afslutninger tjene: medio April: 8500 Tonner Vladivostock/Rotterdam—Hamburg 25/6d; ult. Maj: 8000 Tonner Vladivostock/Triest og Hamburg 26/-, og selv disse Rater var all andet end tilfredsstillende. *Syd Afrika*: Endelig ses sluttet Tonnage for Maj, nemlig 5200 Tonner Durban/U.K.—Havre-Hamburg Range, 14/- 25/8 Annullering.

## REVLERNE VED JYLLANDS VESTKYST OG DERES DANNEELSE

Det vil maaske være kendt af adskillige af Bladets Læsere, at mindre Fartøjer flere Steder paa Jyllands Vestkyst, f. Eks. ved Houstrup og Ho, lossere og lader paa aaben Strand uden anden Dækning end den, som den yderste Revle yder. Grundbraaddet paa denne Revle, hvor Vanddybden under Stormvejr er 13—15 Fod, ligger Størstedelen af Bølgens Kraft, saaledes at Bølgebevægelsen indenfor Revlen er dæmpet saa meget, at endog mindre Skibe kan ankre op, naar de er saa heldige at kunne passere Grundbraaddet paa den. En Aarsag, der bidrager til Bølgebevægelsens Foringelse inden for yderste Revle er den, at Vanddybden der bliver en Del større end over Revlen, saaledes at den Bølgebevægelse, der er tilbage, kan spredes i en dybere Vandmasse. Mærkeligt nok anses Revlernes Dannelse som noget uforstaaeligt, og dog er Forstaaelsen af den Sag netop ikke saa vanskelig. For at illustrere Sagen lad os da til en Begyndelse forestille os at staa bag en nedadskraanende Sandstrand uden Revler; i en Storm vil saa Bølgerne brydes første Gang paa en Dybde, der svarer til deres Størrelse; antag denne Dybde til f. Eks. 14 Fod. Efter Braaddet vil Vandmængden i Toppen af Bølgen skydes fremefter, ind ad Land til, men faar ikke Lov til at komme tilbage, fordi Bølgerne følger Slag i Slag og derved hindrer Vandet fra at gaa ud igen; men selvfølgelig skal alt det Vand, der saaledes er kommen indenfor Revlen, have Plads til Siderne, og dette fremkalder den Strøm, der udskærer Dybderenden indenfor

den dannede Revle og fører en Klat Sand med sig langs Stranden eller vel rettere langs Landet. Paa sine Steder med passende Mellemlum gennembryder nævnte Strøm den yderste Revle og fører atter det indkomne Vand ud efter. Det er derfor ofte saa vanskeligt for Skibbrudne at svømme i Land, fordi den nævnte Strøm fører dem langs Landet og ofte ud igen. Da der endnu er nogen Kraft tilbage i Bølgerne efter det første Braad, saa dannes anden og tredje Revle, med tilsvarende Dybderender indenfor, akkurat paa samme Maade som yderste Revle; men det er en Vildfarelse at tro, at Revlerne ikke forandrer sig, de forandres endog efter hver Storm, omend meget lidt, fordi Vanddybden betinges og reguleres ved Bølgernes Størrelse, der kun forøges ubetydeligt mellem Vindstyrker fra 3rebel Merssejlskuling til Storm. Da Bølgens Kraft tilnærmelsesvis varierer med femte Potens af Bølgens Størrelse, forøges sidstnævnte kun vanskeligt, naar først en vis Grænse er naaet; men der er ogsaa flere interessante Eksempler paa Stormbølgerne næsten utrolige Magt ved Jyllands Vestkyst, som her dog ikke skal videre omtales. Imidlertid skal dog her nævnes, at ved Sherryvoren forte Bølgernes Magt en Gnejsblok, der vejede henved 40,000 Kilo, 3 Meter fra det Sted, hvor den laa. Saa store og endog større er de Naturkræfter, som Mennesket sejrjrig endstaar ved sine Havneanlæg, Dæmninger og Fyrtaarne, og hvis frygtelige Kraft det bryder ved sin kløge Beregning og Hensyntagen til Forholdenes Art.

*Observator.*

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I MAJ MAANED 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at det fra det Statistische Landesamt har modtaget en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Maj Maaned 1932.

Til Sammenligning med April Maaned skal anføres, at

20,041,249 G., altsaa en Nedgang paa c. 36,000 T. eller c. 9 pCt. i Vægt, og c. 4.7 Mill. G. eller c. 23 pCt. i Værdi. Nedgangen er særlig stor for Gruppe I: Levnedsmidlers Vedkommende, nemlig c. 2.1 Mill. G., Gruppe III: Træ med c. 300,000 G., Gruppe V: Kul med c. 400,000 G., Grup-

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	2,581.1	1,583,576	37,512.6	4,798,194
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf.....	1,126.7	1,026,470	1,550.3	759,223
3. Træ og Trævarer .....	1,483.8	329,404	53,415.2	4,427,507
4. Bygningsmateriale og kemiske Frembringelser deraf..	209.5	102,683	609.0	28,650
5. Brændselsstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf	3,572.1	905,444	263,150.6	4,144,081
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	2,630.8	1,035,234	4,129.6	411,041
7. Erts, Metal og Metalvarer .....	9,187.2	1,447,856	1,184.2	632,459
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser .....	449.7	150,081	131.1	77,472
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	770.6	2,188,285	3.8	5,935
10. Beklædning, Galanterivarer .....	0.9	4,565	—	—
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	29,012	—	19,450
Ialt.....	22,512.1	8,802,610	361,686.7	15,304,020

Indførslen da androg 38,383.4 T. til en Værdi af 11,320,560 G. Der er altsaa en overordentlig Tilbagegang, nemlig c. 16,000 T. eller c. 40 pCt. i Vægtmængde og c. 2.5 Mill. G. eller c. 23 pCt. i Værdi. Nedgangen hidrører særlig fra Gruppe VI: Kemiske Stoffer med en Tilbagegang paa c. 1.2 Mill. G. og Gruppe VII: Metal og Metalvarer paa c. 1.1 Mill. G.

Udførslen androg i April 397,582.5 T. til en Værdi af

pe VII: Metal og Metalvarer med c. 600,000 G.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes: Sild c. 800 T., animalsk Fedt og Olie c. 1,300 T., Kul c. 2,900 T., Erts c. 7,900 T., medens af Udførselsvarer særligt skal nævnes Byg c. 3,600 T., Hvede c. 5,400 T., Raasukker c. 15,500 T., Melasse c. 7,200 T., Træ c. 53,000 T., Kul c. 255,900 T., Koks c. 2,000 T., Brændselsolie c. 4,700 T., Salt c. 1,000 T., Salpeter c. 1,700 T.

## PERSONALIA

### Skibsreder R. Minor

fra St. Francisco, der er barnefødt i Marstal, er for Tiden paa Besøg i sin Fødeby, der i Mandags fejrede sin Velgørers 82 Aars Fødselsdag med en stor Fest. Uden Hr. Minors storstilede Gave til De Gamles Hjem i Ærø var denne smukke Virksomhed næppe blevet til noget. Han har ogsaa skænket Byen et Legat paa 50,000 Kroner.

Minor kom allerede til Søs i 9 Aars Alderen og er en selfmade man i Ordets bedste Betydning.

### Norsk Hædersbevisning

Direktor i Det danske Kulkompagni og Formand for Scandinavian Coal Importers Federation, Th. Adler Svanholm er blevet Ridder af 1. Klasse af den norske St. Olavsorden.

### ANTHRACITE PLANT — BRIQUETTE FACTORY

In September next

will be sold by

#### PUBLIC AUCTION IN STETTIN

a valuable industrial property, covering 42,000 square metres, and consisting of all appurtenances for the preparation of anthracite and for the manufacture of briquettes (crushing, screening and washing plant, boiler house, drying plant, briquette factory and all necessary buildings. Two portable cranes of 6,000 kilos lifting capacity each, shipping pier, etc.). Reserve price 45,000 RM. The property is situated in Stettin in a favourable part of the harbour. Quays and own communicating canal.

Full particulars can be obtained by writing to

"Bestwerke" Städtische Steuerverwaltung in Stettin

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**JØRGEN L. FISKE**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

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

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

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**  
TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE  
**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 825.

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

ESBJERG

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

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

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 63  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

KØBENHAVN

**J. LAURITZENS  
MÆGLERFORRETNING**  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÄKLER  
ESBJERG  
TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**ALFRED CHRISTENSEN**  
Tigr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221  
*Dampskibsreder*  
*Dampskibs- og Havariagent*  
*Befragtningsforretning*

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Edsvoren Skibsmægler*

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

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**  
Telegr.-Adr.: Edsv. Skibsmægler: Telefon Nr. 19  
Malteand **HADERSLEV** (2 Linier)  
LLOYD'S SUB AGENT.  
Agent for  
Det forenede Dampskibsselskab A/S, København.  
DANSKE LLOYD, København.

NAKSKOV

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

## POLENS KULEKSPORT I MAJ MAANED 1932

Gesandtskabet i Warsawa indberetter de fra Polen i Maj Maaned d. A. eksporterede Kvantu Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

Østrig .....	92
Czekoslovakiet .....	56
Ungarn .....	2
Danmark .....	74
Norge .....	47
Sverige .....	223
Finland .....	50
Lolland .....	7

Lithauen .....	1
Memel .....	1
Belgien .....	12
Frankrig .....	69
Holland .....	7
Italien .....	54
Schweiz .....	8
Rumænien .....	2
Bunkerkul .....	26
Ialt.....	731
Danzig .....	13
Ialt.....	744



### Russisk Søsætning hos B. & W.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Strandgade Værft satles den 9. Juli en Damp, Værftets Byggenummer 599, bygget for Regning Unionen af de Socialistiske Sovjet-Republikker, i Vandet.

Skibet bygget til Bureau Veritas' højest Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 183'-0" × 34'-6" × 13'-11", og Bæreevnen er ca. 900 Tons d. w.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Teriberka«. Følgende Herrer repræsenterede Sovjet-Republikkerne ved Afløbningen: Konsul Gusew, Sekretær Jørgensen, Stellvertreter des Handelsvertreterers Hr. Dison, Leder af Indførselsafd. Hr. Hintze, Ing. Kise-low, Ing. Senatoroff, Ing. Skando.

### Til Eftersyn hos B. & W.

C. K. Hansen's Damp »Stjerneborg« og Tankdamperen »Scandina«, Motorskibet »Carsten« og Dampskibsselskabet »Dania«s Damp »Mary«.

### Til Eftersyn i Nakskov

Ø. K.s Motorskib »Meonia«, der har lossen i Frihavnen fra Østen, er gaaet til Nakskov Skibsværft for Eftersyn.

### Stigende dansk Arbejdsløshed

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede Ledige den 8. Juli 1932 89,560; heraf var 5734 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 85,539 og 3623.

### Stigende engelsk Arbejdsløshed

Den 27. Juni udgjorde Antallet af Arbejdsløse 2,747,343, hvilket i Sammenligning med den 23. Maj beløst en Stigning paa 6037.

### Fra Sejlskibskatastrofen ved Irlands Vestkyst

Blandt de reddede ved Barken »Melbourne«s Forlis ved Irland er ogsaa en ung Dansk Sømand Svend Clausen, Søn af Kaplajn Clausen, Fører af S/S »Eddy«. Han er nu hjemkommen til sin Fødeby og fortæller, at han har været ombord i det store Sejlskib i 11 Maaneder og at Skibet har haft en hurtig Rejse fra Australien indtil Forliset indtraf. Han var ude i Lukafet, da Kollisionen skete; men om selve Redningen og Forliset er han ikke i Stand til ydermere at udtale sig; thi han ligesom bjergtoges af de sorgelige Minder fra Sejlskibskatastrofen ved

### Fiskeriudstillingen i Esbjerg

I Søndags sluttede den store Fiskeriudstilling i Esbjerg efter at have varet i 16 Dage. Redaktør Rée talte for Udstillerne, og da Flagene Kl. 12 gik ned, talte Borgmester Mortensen, og der sluttedes af med et Fyrværkeri.

Udstillingen har ifølge »Vestkysten« været besøgt af ca. 100,000 Mennesker. Som Følge af det store Besøg har Udstillingen betalt sig, saa Staten og Esbjerg Bys Garantier bliver ikke effektive.

### Hvornaar Ekstra-Skatten skal betales

I Følge Finansministerens Beslutning sker Optrækning af Ekstrakvartalskatten til Staten for 1932/33 i København saaledes:

For her hjemmehørende Personers Vedkommende opkræves Skatten i to Rater saaledes, at første Rate skal betales den 1. September 1932 samtidig med den ordinære

Skatterate for September Maaned og den anden Rate den 1. November 1932 samtidig med den ordinære Skatterate for November Maaned.

For Selskabers Vedkommende opkræves Skatten paa een Gang sammen med den ordinære Skat i Løbet af Oktober Kvartal d. A.

### Havneomsætningen er faldet

Den officielle Opgørelse over Havneomsætningen i Aarets første Kvartal foreligger nu.

For samtlige Havne taget som Helhed har der desværre vist sig en betydelig Nedgang, der er større end den Indskrænkning, der normalt finder Sted i Smaaskibsfarten i Januar Kvartal. Ogsaa set paa Baggrund af det tilsvarende Kvartal i Fjor er der en Nedgang paa en halv Snes Procent.

### Svendborg Havns Omsætning

Der indgik i Aarets første Kvartal ialt 750 Skibe paa tilsammen 50,334 Reg. Tons netto. Der udlossedes 8996 Tons fra Indland og 37,530 Tons fra Udland, medens der blev indtaget 7689 Tons til Indland og 2515 Tons til Udland.

I det samme Kvartal i Fjor var der 1445 Anløb paa tilsammen 68,713 Reg. Tons netto. Den samlede udlossede Ladning udgjorde 48,752 Tons og den indtagne Ladning 13,352 Tons.

### Holbæk Havn

har ifl. »Holb. A. Av.« i Aaret 1931—32 givet 25,562 Kr. i Overskud. Deraf er 8590 Kr. henlagte til et Isbryderfond.

### 100,000 Kr. til Sejlskibsrederiforeningen

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, hvis Medlemmer særlig er at finde omkring de sydfynske Farvande, har if. »Fyns Tid.« udsendt en Meddelelse til Medlemmerne om, at Staten har bevilget dem 100,000 Kr., som først og fremmest skal benyttes til at dække Ulykkesforsikringen. Antagelig vil der medgaa ca. 85,000 Kr. hertil. Tilbage vil der ulsaa blive ca. 15,000 Kr., som vil blive givet som Hjælp i mindre Portioner. Sejlskibsrederne behøver saaledes ikke at betale deres Ulykkesforsikringspræmier, og de, der har betalt, vil faa deres Penge igen. Bestyrelsen mener endvidere, at der vil kunne forventes Henstand med Afdrag og Renteraf tidligere Statslaan for dem, som ikke ser sig i Stand til at yde saadanne Betalinger.

Henvendelse herom maa rettes til Ministeriet, medens Anmodning om Hjælp maa rettes til Søfartsministeriet.

### 30 B. & W. Motorer til Sovjet.

Med A. P. Møller's »Eleonora Mærsk« gik i Onsdags 30 B. & W. Dieselmotorer til Leningrad.

### SKIBE ANKOMNE TIL AARHUS

#### i den forløbne Uge

S.s. »Niels Gathon« af Helsingborg med Kul fra England. s.s. »Martin Karl« af København med Kul fra England. s.s. »Heinrich Grammerstorff« af Vismar fra Antwerpen med Korn. s.s. »Trittan« af Hamburg fra Arkangelsk med Træ. s.s. »Max Wulf« af Grækenland, 4,226 Net. Ton, fra Brailo med Majs, Byg og Fro.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 7. 1932

LONDON .....	18,47	MADRID .....	42,00
NEWYORK .....	521,00	AMSTERDAM .....	210,25
BERLIN .....	123,75	STOCKHOLM .....	95,05
PARIS .....	20,60	OSLO .....	91,65
ANTWERPEN .....	72,25	HELSINGFORS .....	7,98
ZÜRICH .....	101,70	PRAG .....	15,60
ROM .....	26,65		

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

SKIVE

**STEGMANN**  
N.F. EDSV.  
TELEFONER 18-718-918 SKIBSMÆGLER  
STATSBTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

SVENDBORG

RUDKØBING

SØNDERBORG

**ERIK ANDERSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Telegramadr.:  
SkibsmæglerenL'LOYDS  
SUB AGENCYTelefoner:  
169 - 173  
Mægleren privat  
120**RUDKØBING****CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SØNDERBORG**

TELEFONER: 269 - 469

TELEGR.-ADR.: »C O D A N«

## POSITIONSLISTE PR. 12. JULI 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 10.7.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Auro*, Hjorth, ank. Angøren 27.6.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Finisterre 10.7. p. R. l. Dunkirk.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newc. 24.6.  
m.s. *Alexandra*, Fischer, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, afg. Antwerpen, forv. 20.7. l. Casablanca.  
s.s. *Alsia*, Heindom, pass. Perim 6.7. p. R. l. Colombo.  
s.s. *Allsund*, Petersen, ank. Norfolk 9.7.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Dover 10.7. p. R. l. St. Thomas.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Vancouver 6.7. til San Francisco.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. B. Aires 8.7. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Horsens 11.7. til Aalborg.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.  
s.s. *Asko*, Larsen, ank. Burntesland 10.7.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Geraldton 25.6.  
s.s. *Atrid*, Jacobsen, afg. London 9.7. til Kbhvn.  
m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Dalny 5.7. til Hongkong.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 11.7. til Aalborg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, afg. Istanbul 7.7. til Volo.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kbhvn. Yderred 10.7.  
s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Teneriffa 28.6. til Casablanca.  
m.s. *Boringia*, Vøring, ank. London 9.7.  
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Leilh 11.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 10.7. til Bordeaux.  
s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leilh 9.7. til Reykjavik.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Teneriffe 10.7.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Montreal 6.7.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Rouen 6.7.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Palermo 15.7. til Catania.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Fort de France 6.7. til Santiago.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. Kbhvn. forv. 14.7.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Melbourne 7.7. til Shanghai.

- m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Baton Rouge 3.7. til Arnba.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Nororossisk 26.6.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kalajoki-Rahja 8.7.  
s.s. *Cyrlil*, Farup, ank. Cardiff 5.7.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 16.7. til London.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Algier 7.7.  
s.s. *Danhild*, Bosch-Kronika, afg. Holden 7.7. til Leningrad.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen afg. Shanghai 7.7. til Yokohama.  
m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Nyborg 9.7. til Talara (Peru).  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. St. John N.B. 8.7. til Gullen.  
s.s. *Diana*, Nielsen afg. Kbhvn. 14.7. til Newcastle.  
s.s. *Douro*, Holm, afg. Kbhvn. forv. 18.7. til Königsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 15.7.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 11.7. til Esbjerg.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Danzig 1.7.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Tynen 10.7.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Singapore 10.7.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Bona f. B. 5.7. til Piraeus.  
s.s. *Estland*, Egeloft, ank. London 11.7.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 8.7.

## F

- s.s. *Falken*, Rasmussen, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo 6.7. til Suez.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Casablanca 9.7.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Antwerpen 5.7.  
m.s. *Fredericia*, Clausen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 12.7.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Sharpness 7.7.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 16.7. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Kbhvn. forv. 15.7. til Esbjerg.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Arkangel 4.7.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Kbhvn. 13.7. til Wales.  
s.s. *Gronland*, Meinerz, afg. Rotterdam 7.7.  
m.s. *Guldborg*, ank. Port Alfred 10.7.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 11.7.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Hull 6.7.

# J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

s.s. *Hebe*, Lund, Kbhvn.-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Aalborg 12.7. til Danzig.  
s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Hull 22.7. til Kbhvn.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
s.s. *Inga*, Nielsen ank. Ainazi (Salis) 10.7.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Brindisi 3.7.  
m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Kbhvn. 9.7.  
s.s. *Island*, afg. Thorshavn 11.7. til Kbhvn.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 8.7. til Randers

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Suez 9.7. til Singapore.  
s.s. *Jantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jutlandia*, Andersen, pass. Beachyhead 8.7. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. London 5.7.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen afg. Swansea 6.7. til Kbhvn.  
s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt ank. London 10.7.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Manchester forv. 12.7. til Liverpool.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Halifax 9.7.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Dover 10.7. p. R. t. Le Havre.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Huebra 7.7.  
s.s. *Limfjorden*, Rasmussen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Umanak 6.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 8.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Norfolk V. 28.6.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Göteborg 11.7.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 2.7.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hull 7.7.  
s.s. *Margrethe*, Ankensen, afg. London forv. 15.7.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Kemi 5.7.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Aarhus 8.7.  
s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Newcastle 29.6.  
m.s. *Meonia*, Kolls, ank. Nakskov 7.7.  
s.s. *Minsk Nielsen*, afg. Lissabon frv. 13.7. til Kbhvn.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stige-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 5.7. til Kbhvn.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Rio 1.7. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Riga 16.7. til Kbhvn.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Danzig 10.7.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Memel 8.7.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Leningrad 4.7.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thornung, afg. Preston forv. 13.7. til Liverpool.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 6.7. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Lizard 10.7. p. R. t. Newcastle.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 30.6.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
s.s. *Polonia*, Stankuviltz, ank. Gdynia 11.7.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Narva 10.7.  
s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Kbhvn. 3.7.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rota*, Pelersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Rouen 9.7.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Odense 9.7.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk 12.7. til Havre.  
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Sharpness 1.7.  
m.s. *Siam Krarup*, pass. St. Paul 7.7. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Swansea 13.7. til Esbjerg.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Pernau 9.7.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Havre forv. 12.7. til Dunkirk.  
s.s. *Skjoldborg*, afg. Bordeaux 9.7.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 10.7. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Hull 8.7.  
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. S.fax 6.7. til Rouen.  
s.s. *Stadion II*, afg. Odense forv. 11.7. til Stettin.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Progresso 9.7. til Plymouth.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 9.7.  
s.s. *Svanhild*, afg. Frederikshavn 13.7. til Port Talbot Swansea.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 11.7. til Kbhvn.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 12.7. til Antwerpen.  
s.s. *Sønderjylland*, Jønson, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Har, afg. Kbhvn. 7.7. til Garsten.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 11.7. til Reval.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 15.7. til Centa.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. Penang 25.6. til Aden.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Tunis 11.7.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. 25.7. til Middelhavet.  
s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 15.7. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 8.7. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, Knudsen

## V

s.s. *Vendia*, ank. Methil 11.7.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Amsterdam 8.7.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Gdynia 11.7.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kolding forv. 14.7. til Vejle.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 12.7. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Larvik 10.7.

## Y

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

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 11. JULI 1932

3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 9.7.  
3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Ørnsköldsvik 10.7.

3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Klaksvig 10.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

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

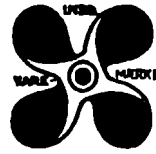
Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*

**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN K.  
GRUNDLAET 1848

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE



**BRUG**  
**Holzapfel's**  
**Bundfarver**  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN

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

Telefon  
Helrup 1619  
Værk.  
Dannisee  
Øbro 4198  
Kirsteing. 9

**HERSKIND & WULFF**  
Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning  
Salg af

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
**Brug** Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufeilbarlig. **Benyt** vore Specialolier: H. & W.olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,**  
**TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 28  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL**

**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street.. Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London



Det populære  
for

**TUBORG LAGER OG  
TUBORG PILSNER**

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER  
Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 13. Juli 1932.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfaroude“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og F.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement toynes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlige foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

### 1320. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nyvarp Fyr flyttet.

(U. f. s. Nr. 27/1748. Stockholm 1932.)

*Nyvarp* Fyr paa  $59^{\circ} 24' 28''$  N.  $18^{\circ} 31' 20''$  E. er flyttet til  $59^{\circ} 24' 20''$  N.  $18^{\circ} 31' 38''$  E., c. 350 m SE. for Fyrets tidligere Plads til en der liggende Odde. Fyret lyser nu, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $138^{\circ}$ til $150^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pej. fra $170^{\circ}$ til $252^{\circ}$ .                 |
| 2. Hvidt i — - $150^{\circ}$ - $157^{\circ}$ .        | 7. Grønt i — - $252^{\circ}$ - $309\frac{1}{2}^{\circ}$ .            |
| 3. Rødt i — - $157^{\circ}$ - $162^{\circ}$ .         | 8. Hvidt i — - $309\frac{1}{2}^{\circ}$ - $313\frac{1}{2}^{\circ}$ . |
| 4. Grønt i — - $162^{\circ}$ - $167^{\circ}$ .        | 9. Rødt i — - $313\frac{1}{2}^{\circ}$ - $322^{\circ}$ .             |
| 5. Hvidt i — - $167^{\circ}$ - $170^{\circ}$ .        |  |

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 20/907 1932.)

### 1321. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nykvarnsholmen—Trälhavet. Vallersvik Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/1747. Stockholm 1932.)

Lysvinklerne i *Vallersvik* Fyr paa  $59^{\circ} 29' 55''$  N.  $18^{\circ} 27' 46''$  E. er forandret, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $223^{\circ}$ til $232^{\circ}$ .     | 4. Grønt i Pej. fra $315^{\circ}$ til $19\frac{1}{2}^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $232^{\circ}$ - $234\frac{1}{2}^{\circ}$ . | 5. Hvidt i — - $19\frac{1}{2}^{\circ}$ - $23^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $234\frac{1}{2}^{\circ}$ - $315^{\circ}$ .  | 6. Rødt i — - $23^{\circ}$ - $34^{\circ}$ .                     |

(E. f. S. Nr. 1/4 1932.)

### 1322. Sverige. Bottnisko Bugt. Indløbet til Skellefteå. Gåsören. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 27/1673. Stockholm 1932.)

Den 1. August d. A. eller snarest derefter forandres *Gåsören* Fyr paa  $64^{\circ} 39' 50''$  N.  $21^{\circ} 19' 22''$  E. til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Hvert Blinks Varighed bliver 3<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 26/1228 1932.)

### 1323. Sverige. Bottnisko Bugt. Indløbet til Piteå. Leskär Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 27/1672. Stockholm 1932.)

Den 1. August d. A. eller snarest derefter forandres *Leskär* Fyr paa  $65^{\circ} 08' 08''$  N.  $21^{\circ} 38' 00''$  E. til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm for hvidt og rødt, 11 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 17/723 1932.)

**1324. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå. Hamnholmen Fyr flyttes.**

(U. f. s. Nr. 27/1671. Stockholm 1932.)

Den 1. August d. A. eller snarest derefter flyttes Fyret *Hamnholmen* paa  $65^{\circ} 32' 03''$  N.  $22^{\circ} 09' 53''$  E. til  $65^{\circ} 32' 08''$  N.  $22^{\circ} 09' 50''$  E. Flammens Højde: 9,5 m. Iøvrigt uforandret.

**1325. Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Lökhholm Fyr og Lovisa sten Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 18/529. Helsingfors 1932.)

I Løbet af Sommeren 1932 vil *Lökhholm* Fyr paa c.  $60^{\circ} 27'$  N.  $26^{\circ} 16'$  E. blive forandret til at vise afvekslende hvidt og grønt Lys.

Samtidig med ovennævnte Forandring vil *Lovisa sten* Fyr paa c.  $60^{\circ} 26'$  N.  $26^{\circ} 16'$  E. blive forandret til at vise afvekslende hvidt og grønt Lys samt grønt og rødt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange). Iøvrigt uforandret.

**II. Sundet, Smaalands Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1326. Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

Fra den 25. til den 30. Juli d. A., begge Dage inklusive, vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Køge Bugt* m. v.

Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt Meridianen gennem *Aflanåshage* og Breddeparallelens gennem *Køge Sonakke*.

Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænser.

I de samme Dage vil der paa samme Skydeplads blive afholdt Skydning om Dagen.

**1327. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb Bagbaake atter i Orden.**

*Klørdyb* Bagbaake paa c.  $54^{\circ} 51',5$  N.  $10^{\circ} 33'$  E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 27/1315 1932.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1328. Danmark. Kattegat. Sletterhage SE. Sømærke flyttet. Vragafmærkning inddraget. Sletterhage Fyr forandret.**

1. Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 04' 09''$  N.  $10^{\circ} 39' 58''$  E., S. for 7,8 m Pullen SSW. for *Ørestippen*, er flyttet til  $56^{\circ} 03' 40''$  N.  $10^{\circ} 40' 46''$  E. i 11 m Vand SSW. for en 7,8 m Pulle.

2. Vraglystønden og Vragvageren, der var udlagt henholdsvis 75 m og 50 m NE. for 8,2 m Pullen paa  $56^{\circ} 03' 42''$  N.  $10^{\circ} 40' 51''$  E., er inddraget.

3. Den E.-lige hvide, faste Lysvinkel i *Sletterhage* Fyr paa c.  $56^{\circ} 06'$  N.  $10^{\circ} 31'$  E. er drejet  $3\frac{1}{2}^{\circ}$  S. over og lyser nu i Pejlinger fra  $291^{\circ}$  til  $296\frac{1}{2}^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 36/1808 1930, 23/1114 og 27/1317 1932. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 157. Fyr.-Fort. Nr. 160. Søm.-Fort. Side 37, Nr. 8a.)

**1329. Sverige. Skagerrak. Byttelocket Stenvarde ommales.**

(U. f. s. Nr. 27/1685. Stockholm 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil den øverste Del af *Byttelocket* sortmalede Stenvarde paa  $58^{\circ} 21' 15''$  N.  $11^{\circ} 14' 26''$  E. blive malet hvid. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1330. Norge. Røst. Lofoten. Skomvær Fyr. Lysevne forøget.**  
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1932.)  
Lysevnen af *Skomvær Fyr* paa c.  $67^{\circ} 24',7$  N.  $11^{\circ} 53',0$  E. er blevet betydelig forøget.  
(E. f. S. Nr. 19/865 1932.)
- 1331. Norge. Kvanhovden Fyr. Synsvidde forøget.**  
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1932.)  
Synsvidden for *Kvanhovden Fyr* paa c.  $61^{\circ} 41',8$  N.  $4^{\circ} 50',2$  E. er nu for hvidt Lys  $17,8$  Sm for rødt Lys  $16,3$  Sm og for grønt Lys  $14,5$  Sm.  
(Kort Nr. 263.)
- 1332. Norge. Aspøfjorden. Gjeita Fyr. Synsvidde forøget.**  
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1932.)  
Synsvidden for *Gjeita Fyr* paa c.  $61^{\circ} 16',2$  N.  $4^{\circ} 49',1$  E. er nu for hvidt Lys  $17,8$  Sm, for rødt Lys  $16,3$  Sm og for grønt Lys  $14,5$  Sm.  
(Kort Nr. 263.)
- 1333. Norge. Stavangerfjorden. Tungenes Fyr forandres. Taagesignal oprettet es. Braken. Nyt Fyr tændes.**  
(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1932.)  
E. f. S. Nr. 19/872 1932 annulleres og erstattes med:  
I Løbet af 1932 vil *Tungenes Fyr* paa c.  $59^{\circ} 02',1$  N.  $5^{\circ} 35',1$  E., paa NW.-Siden af Pynten, blive forstærket og Lysvinklerne i Fyret forandret. Ved Fyret oprettes et Taagesignal med Nautofon. Signalet bliver Et-Stød hver  $30^s$ .  
Paa *Braken* tændes et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Jernstativ.
- 1334. Holland. Noord Hinder Fyrskib genudlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 154/1564. 's-Gravenhage 1932.)  
Fyrskibet *Noord Hinder* paa c.  $51^{\circ} 39'$  N.  $2^{\circ} 34'$  E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Fløjtetønde inddraget.  
(E. f. S. Nr. 24/1140 1932.)
- 1335. England. Themsen Anduvning. Shipwash Sand E. Vrag uskadelliggjort. Vrag-afmærkning inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1057. London 1932.)  
Vraget, der ligger sunket paa  $51^{\circ} 56' 12''$  N.  $1^{\circ} 40' 45''$  E. er uskadelliggjort saaledes, at mindste Dybde over det er  $14,0$  m. Vragmærkeskibet er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 19/876 1932.)
- 1336. England. Orfordness. Uskadelliggørelse af Vrag. Vragfyrskib.**  
(N. t. M. Nr. 1058. London 1932.)  
Der arbejdes med Uskadelliggørelse af følgende Vrag:  
a)  $52^{\circ} 01' 35''$  N.  $1^{\circ} 43' 12''$  E.      c)  $52^{\circ} 08' 03''$  N.  $1^{\circ} 45' 45''$  E.  
b)  $52^{\circ} 08' 22''$  N.  $1^{\circ} 45' 02''$  E.      d)  $52^{\circ} 09' 00''$  N.  $1^{\circ} 46' 42''$  E.  
Et Vragfyrskib vil blive udlagt tæt ved det Vrag, med hvilket der arbejdes.  
(E. f. S. Nr. 27/1292 1932.)
- 1337. England. North Inner Dowsing Tønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 32. London 1932.)  
*North Inner Dowsing* sorte og hvide, vandret stribede Kugletønde med Diamant er flyttet c.  $0,15$  Sm N. efter og ligger nu i c. 11 m Vand  $10,1$  Sm  $96\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Trusthorpe* Vindmølle.  
c.  $53^{\circ} 18\frac{1}{2}'$  N.  $0^{\circ} 33'$  E.  
(E. f. S. Nr. 38/2117 1931.)

- 1338. England. Tyne Floden Indløb. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**  
 (N. t. M. Nr. 1092. London 1932.)  
 Vraget, der ligger sunket paa c. 55° 01' N. 1° 24' W., c. 0,35 Sm 100° fra *North Pier* Gruppe-Blinkfyr, er uskadeliggjort og Vraglystønden inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 26/1245 1932.)

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

- 1339. England SW.-Kyst. Land's End. Radiopejlstation oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 1107. London 1932.)  
 Ved *Land's End* Radiostation paa c. 50° 07' N. 5° 40' W. er oprettet en Radiopejlstation. Kaldesignal: GLD. Bølgelængde: 800 m (375 k/p).  
 Angaaende Fremgangsmaaden for at erholde Radiopejlinger henvises til *List of Wireless Signals, Vol. II, 1931*, Side 12. Pejlinger med normal Sikkerhed kan faas i Sektorerne 156°—202° og 231°—27°. Pejlinger i Sektorerne 27°—60°, 96°—156° og 202°—231° kan være behæftede med Fejl, og dette vil blive meddelt til Skibene.
- 1340. Skotland W.-Kyst. Umaolo (Humla) Rock Lystønde flyttet.**  
 (N. t. M. Nr. 1086. London 1932.)  
*Umaolo Rock* Lystønde er flyttet c. 0,25 Sm i Retningen 318° til 57° 00' 35" N. 6° 37' 20" W.
- 1341. Skotland W.-Kyst. Eddrachillos Bugt. Grunde.**  
 (N. t. M. Nr. 1059. London 1932.)  
 a) En Grund med 8,7 m Vand findes paa c. 58° 18' N. 5° 08' W., 0,83 Sm 299° fra *Mooker Point*.  
 b) En Grund med 10,5 m Vand findes 0,84 Sm 296° fra *Mooker Point*.
- 1342. Irland E.-Kyst. Carlingford Lough. Haulbowline Rocks. Taagesignal forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 1109. London 1932.)  
 Taagesignalet med Diafon paa *Haulbowline Rocks* paa c. 54° 01' N. 6° 05' W. er forandret til Knaldtaagesignal, Et-Knald hver 5<sup>m</sup>.

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

- 1343. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Bata. Fyr nedlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 1055. London 1932.)  
*Bata* røde, faste Fyr paa c. 1° 51' N. 9° 49' E. er permanent nedlagt.
- 1344. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Cabo San Juan. Fyr tændt og midlertidig forandret.**  
 (A. a. I. N. Nr. 27/690. San Fernando 1932.)  
*Cabo San Juan* Fyr paa c. 1° 10',2 N. 9° 21',3 E. er atter tændt og viser for Tiden hvidt, fast Lys.  
 (E. f. S. Nr. 26/1251 1932.)
- 1345. Newfoundland S.-Kyst. St. Mary Cays. Lys- og Fløjtetønde inddraget.**  
 (N. t. M. Nr. 1094. London 1932.)  
 Lys- og Fløjtetønden paa c. 46° 42' N. 54° 13' W., c. 7½ Sm S. for Kap *St. Mary* Fyr, er permanent inddraget.

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

### 1346. Brasilien. St. Roque Channel. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1089. London 1932.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt, som følger:

1. Paa Kap *Gamelleira* Pynt paa  $5^{\circ} 12' 48''$  S.  $35^{\circ} 25' 00''$  W. et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $5,7^s$ . Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 9 Sm. En mørkerød Betonsøjle.

2. Ved *Fogo* paa  $5^{\circ} 16' 06''$  S.  $35^{\circ} 22' 36''$  W. et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 5 Sm. En hvid Betonsøjle.

3. I Nærheden af *Pittitinga* paa  $5^{\circ} 23' 36''$  S.  $35^{\circ} 18' 48''$  W. et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $5,5^s$ . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 9 Sm. En mørkerød Betonsøjle.

### 1347. Brasilien. Aracajú Anduvning. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1090. London 1932.)

1. En sort og hvid, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,9^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $4,5^s$ , er udlagt paa c.  $10^{\circ} 58' S$ .  $37^{\circ} 03' W$ .,  $1,81$  Sm  $71^{\circ}$  fra *Aracajú* Fyr.

2. Lystønden, der ligger c.  $3,1$  Sm  $95^{\circ}$  fra *Aracajú* Fyr, er sort og hvid, lodret stribet.

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

### 1348. Madagascar NW.-Kyst. Narcissus Bank. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1090. London 1932.)

En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ , er udlagt paa c.  $15^{\circ} 39' S$ .  $46^{\circ} 15' E$ .,  $4,1$  Sm  $18\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Katsépé* Fyr.

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

### 1349. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Kap Sirik. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1097. London 1932.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $2^{\circ} 52' N$ .  $111^{\circ} 28' E$ .,  $8,85$  Sm  $43^{\circ}$  fra Kap *Sirik* Fyr.

### 1350. Fransk Indo-Kina. Kap Batangan Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1112. London 1932.)

Kap *Batangan* Fyr paa c.  $15^{\circ} 15' N$ .  $108^{\circ} 54' E$ . er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $3^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 15 Sm.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 1351. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Havnereglement.

Under den 29. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordens Overholdelse i *Nyborg Havn* (c.  $55^{\circ} 18',4$  N.  $10^{\circ} 47',7$  E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931.

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 Linie fra den røde Lygte ved *Avernakkepynten* i SW. til *Epileptikerhjemmet* i NE.

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

*Østerhavnen,*  
*Vesterhavnen,*  
*Fiskeri- og Baadehavnen.*

Dette Reglement træder i Kraft den 1. August d. A.

(Havnelods, Side 137.)

**1352. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Staksrode Skov. Statsskovvæsenets Udskibningsbroer. Stenhøj Bro. Aalegaardsbjærg Bro. Reglementer for Overholdelse af Orden.**

Under henholdsvis den 2. og 4. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglementer for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningsbroer, *Stenhøj Bro*, i *Staksrode Skov* (c. 55° 41' N. 9° 51' E.) og *Aalegaardsbjærg Bro* (c. 55° 40',<sub>7</sub> N. 9° 51',<sub>6</sub> E.).

I Farvandet foran og 25 m til hver Side af Broen maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Disse Reglementer træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods, Side 174 og 18.)

**1353. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Rand Skov. Statsskovvæsenets Udskibningsbro. Reglement for Overholdelse af Orden.**

Under den 1. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglement for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningsbro i *Rand Skov* (c. 55° 41' N. 9° 53' E.).

I Farvandet foran og 50 m til hver Side af Broen maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods, Side 152.)

**1354. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Statsskovvæsenets Udskibningsbroer, Grundskov Bro, Fakkegrav Bro og Vesterskov Bro. Reglementer for Overholdelse af Orden.**

Under henholdsvis den 7., 6. og 5. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglementer for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningsbroer, *Grundskov Bro* (c. 55° 41',<sub>2</sub> N. 9° 44',<sub>4</sub> E.), *Fakkegrav Bro* (c. 55° 40',<sub>8</sub> N. 9° 47',<sub>0</sub> E.) og *Vesterskov Bro, Staksrode Vesterskov* (c. 55° 40',<sub>8</sub> N. 9° 52' E.).

I Farvandet foran og 50 m til hver Side af Broerne maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Disse Reglementer træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods Side 66, 50 og 194.)

**1355. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Statsskovvæsenets Udskibningssted ud for Sølvkobbelvej, Nørreskov. Reglement for Overholdelse af Orden.**

Under den 8. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglement for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningssted ud for *Sølvkobbelvej, Nørreskov* (c. 55° 01',<sub>6</sub> N. 9° 52',<sub>8</sub> E.).

Fra Strandbredden N. for Skovfogedstedet *Nygaard* ud for *Sølvkobbelvej* fortages der af Skovvæsenet Udskibning af Effekter fra Skoven.

I Farvandet ud for denne Kyststrækning 75 m til hver Side af Nedkørslen til Strandbredden maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods Side 139.)

**1356. Danmark. Kattegat. Isefjord. Nykøbing Sj. Havn. Havnereglement.**

Under den 29. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordens Overholdelse i *Nykøbing Sj. Havn* (c. 55° 54',<sup>0</sup> N. 11° 40',<sup>3</sup> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931.

Sejladsen til *Nykøbing Sj.* gamle Havn foregaar efter Afmærkningen, og Sejladsen til *Nykøbing Sj.* nye Havn foregaar ad det uddybede Løb over Landgrunden S. for Havnen.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 med følgende Ændring i § 7 a: „Det udgaaende Skib skal vente paa det indgaaende“.

Det til Havnen hørende Søomraade (Reden) er begrænset af:

a) En Linie fra det E.-lige Brohoved mod SE. gennem den røde Bøje SE. for Brohovedet og videre til Landgrunden ved *Ringholms* SW.-lige Spids.

b) En Linie fra Landgrunden ved *Ringholms* SW.-lige Spids til Bøjen paa *Ringholmshagen*.

c) En Linie fra Bøjen paa *Ringholmshagen* mod NW. til den yderste hvide Bøje paa W.-Siden af den uddybede Rende til den nye Havn.

d) En Linie fra den yderste hvide Bøje paa W.-Siden af den uddybede Rende ved den nye Havn gennem Bøjerne og Duc d'Alberne til Landgrunden mod NNW.

Havnen bestaar af to Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende:

Den gamle Havn.

Den nye Havn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. August d. A.

(Havnelods, Side 142.)

**1357. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Boller Nederskov. Statsskovvæsenets Udskibningsbro. Reglement for Overholdelse af Orden.**

Under den 30. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglement for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningsbro i *Boller Nederskov* (c. 55° 50' N. 9° 55' E.).

I Farvandet foran og 75 m til hver Side af Broen maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods, Side 36.)

**1358. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.**

Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:

a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstør* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstør Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.

b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taasinge Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dodmanden* forandres til Risprikker.

*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorved Skibe, kommende fra *Klørdyb*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.

De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.

(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)

**1359. England. Orfordness Radiofyr. Oplysninger om Anvendelse udbedes.**

(N. t. M. Nr. 1078. London 1932.)

*Board of Trade* anmoder om at erholde Oplysning om, i hvilken Udstrækning Søfarende benytter sig af *Orfordness* roterende Radiofyr paa c. 52° 05' N. 1° 34' E.



Søfarende anmodes om at indsende saa detaillerede Oplysninger som muligt vedrørende Brugen af Radiofyret saavel i klart Vejr som under Taage.

Breve bedes adresseret til: *The Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade, Great George Street, London, S. W. 1.* Brevene skal mærkes „Orfordness“.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

- England:*
- R 1433 North America, Alaska. — Anchorages in Sumner and Clarence straits.  
 R 2463 North America, Alaska. — Port McArthur to Windham bay.  
 T Supplement No. 7 to North Sea Pilot, Part II.
- Tyskland:*
- R Nordsee-Handbuch, östlicher Teil.



# FRIED. KRUPP

## GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT **KIEL**

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEPRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . . }  
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . . } »Lamberte  
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . . }

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs }  
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . . } »Lambrose,  
Blyth, 19, Ridley Street . . . . . } »Newcastle  
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . . } »Lamberte

GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . . }  
Methil, 82, East High Street . . . . . } »Lamberte  
Burntisland, 20, High Street . . . . . }

HULL, Prudential Buildings . . . . . } »Lambrose

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . . } »Lambrose  
Immingham, Dock Offices . . . . . } Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

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

# Owners' &

# Captains' Code

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

Price 13/- postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.

Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**JENS WITH**

Skibsproviantering

Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49

Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.**PENSIONS-FORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.**DANSKE REDERES  
ULYKKESFORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 30

FREDAG 22. JULI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**VALUTACENTRAL** Paa det Tidspunkt, da Valutakontoret blev etableret, var de fleste mere eller mindre enige om, at det var nødvendigt at foretage Skridt, der hindrede en planløs Anvendelse af Nationens stærkt beskaarne Resourcer. Det blev altsaa Valutakontoret, en Foranstaltning, der nødvendigvis maatte betragtes med fjendtlige Øjne af dem, hvis Virksomheder berørtes mere eller mindre katastrofalt af denne Institutions Dispositioner. Valutakontorets Virksomhed har givet Anledning til skarp Kritik, og megen af denne har sikkert været berettiget. At oprette og gennemføre en saadan Virksomhed til alles Tilfredshed er selvfølgelig umuligt, og det er kun menneskeligt, at en saadan ny Institution begaar Fejl. Det havde sikkert været bedre, om Ledelsen fra Begyndelsen af havde haft et Par uafhængige Købmænd til at dele Ansvar med — var et saadant positivt Forslag fremkommet, havde Regeringen utvivlsomt akcepteret dette. Men det synes som om de importerende Erhvervs Mænd ikke har været hurtigt nok i Vendingen, men har overladt Arbejdet og Ansvar til Regeringen og dens Embedsmænd (det vilde for øvrigt være vanskeligt inden for disse at finde en dygtigere Mand end Kontorchef Cohn som Chef for en sliq Institution). Man maa imidlertid ikke overse den Kendsgerning, at Valutakontoret allerede har gjort megen af den tilsigtede Nytte, d. v. s. begrænset Importen af Luksus. Heller ikke, at Valutakontoret er den eneste tænkelige Institution, hvorved den af alle politiske Partier knæsatte Favorisering af Import fra et enkelt Land kan opretholdes uden at komme i allfor aabenlys Konflikt med vore Mestbegunstigelses-Traktater med andre Lande. Naar vi, som Statistisk Departements sidste Tal udviser, allerede har opnaaet det af de vise ønskede Eksport-Overskud, skyldes dette Valutakontorets Virke. Prisen for dette Eksport-Overskud — den kraftigt stigende Arbejdsløshed — maa man ikke skyde Valutakontoret i Skoene; det er ikke ansvarligt for Systemet, er kun dets Administrator.

Noget andet er, om Favoriserings-Politikken er klog, om man ikke bør afvente Ottawa Konferencens Udfald, førend man brænder sine Skibe og ødelægger sine andre Markeder. Det er jo meget rørende, naar *The New Statesman*, det fortræffelige engelske Tidsskrift, finder, at den anglo-irske Situation dog har det Lyspunkt, at den maaske knytter Danmark fastere og fordelagtigere til England. Men *The New Statesman's* Mening betyder bare ikke saa forfærdelig meget, i all Fald ikke nær saa meget som de os fjendtligt indstillede Dagblade, tilhørende engelske Bladkonger. Disse hævder med en vis Rel, at Danmark ikke viste særlig Forstaaelse med Hensyn til at købe hos dets største Kunde, førend det var indlysende for alle, at nu kom den engelske Told. De derhjemme, der i mange Aar har været klar over, at Danmark skyldte sig selv og sine egne Interesser at købe mest muligt i England og agiterede derfor, mødte ikke megen Forstaaelse hos vore Myndigheder. Det var først, da Tyskland af Nød og Desperation brutalt nedskar Importen af danske

Landbrugsvarer, at det officielle Danmark — maaske ogsaa af Trang til Retaliation overfor Tyskland — gjorde denne Politik til sin egen. Lad os haabe, at det ikke var for sent . . . .

Og lad os haabe, at det *nu* er den rigtige Politik. For det bliver det næppe, hvis Empiremændene i Ottawa vedtager høj Told paa alle udenlandske Landbrugsprodukter. De engelske Blade fortæller, at de engelske Delegerede ombord paa *Empress of Britain* drøftede Toldfrihed paa Imperiets Landbrugsprodukter og høj Beskyttelsestold paa de udenlandske. Det lyder højst sandsynligt. For hvad ellers skal England yde Dominions til Gengæld for disses lavere Toldsatser paa engelske Varer? Tidligere kunde England svare ved lignende Konferencer: »England er Frihandelsland og kan ikke give Dominions lavere Toldsatser, da vi ingen har«. Nu er England som alle andre evropæiske Lande blevet et Toldland, og nu *kan* England indrømme Toldfrihed, eller lavere Satser, og hvis England ikke gør det, bliver det engelske Imperium igen udsat for en haard Rystelse. Saa vi skal vist ikke vente os altfor meget af Ottawa; det bedste der kan ske for os er, at Konferencens Deltagere ikke kan enes om en fælles økonomisk Politik, hvad iøvrigt mange Englændere heller ikke vilde være kede af. At eksportere til England med et dundrende dagligt Under-skud er et tvivlsomt Privilegium.

Under disse Betragtninger er vi kommet helt væk fra Valutakontoret og det, der skal afløse dette. Man skal vist betænke sig to Gange, førend man bytter Valutakontoret med den af Handelsminister Hauge bebudede Monopolhandel. Der kommer vi sikkert fra Asken og i Ilden. Endnu er intel Monopol oprettet, der har gjort en Vare bedre eller billigere. I Ly af Monopolers mægtige Mure gror Uduelighedens og Korruptionens giftige Svamp, der ikke trives i den frie Konkurrencens fejvende Blæst. Fik vi først Monopolet, var det ikke usandsynligt, at de, der nu barsk kritiserer Valutakontoret, vil indrømme Hr. Dethlef Jürgensen, at det, i Sammenligning med Monopolhandel, var en »genial Opfindelse«.

Iøvrigt ved vi slet ikke, hvorledes selv den nærmeste Fremtid vil forme sig for os, for Evropa, for hele Verden. Det er i saadanne Tider, at man bør gøre saa lidt som muligt og ikke afskære sig fra Tilbagetog. *When in doubt, do nothing*, sagde Englænderne i gamle Dage. Og hvem er i Øjeblikket saa sikker, saa selvsikker, at han ikke er i Tvivl om, hvilken Vej Udviklingen vil gaa. Hvad der var indlysende rigtig for blot et Aar siden, kan være pinende forkert i Dag. Hvis Lausanne Mødet var noget andet end en smuk Gestus til Menneskeheden og ikke en ny politisk Rævekage — hvad ved man? — saa hører der ikke meget Fremsyn til at forstaa, at i Løbet af ganske kort Tid er Tyskland ikke alene økonomisk paa Benene, men Evropas ledende Industrimagt. I intel andel Land er det industrielle Maskineri i den Grad bragt til teknisk Fuldkommenhed, og dette Maskineri mangler kun de bedre Tider og Reparationernes Ophævelse til at erobre Verdensmarkederne; de vil være konkurrencedygtige i alle Markeder, kun Importforbud vil kunne holde dem ude. Saa vil igen det tyske Marked ligge aabent for vore Landbrugsprodukter, for den lavtlønnede tyske Befolkning vil ikke vedblive at linde sig i de nuværende Aagerpriser paa Livsfornødenhederne. Vi kan jo slet ikke undvære det tyske Marked, med mindre vi vil sætte vor Landbrugsproduktion saa langt ned, at det er tvivlsomt, om den kan bære sig, selv om Tiderne bliver bedre. Hvis vi fortsætter med Valutakontoret, kan vi føre en ganske anderledes smidig Politik overfor Udlandet end ved Indførelse af nye Toldsatser og Monopolhandel og lovfæstede Importforbud og al den anden Ragelse fra Enevældens Dage.

## SKIBSFARTEN HAR DET ONDT

Mødet i Lausanne har vakt en Del Optimisme Verden over. Børserne har reageret, som man kunde vente — Papirværdierne er steget. Skibsfarten har, bortset fra Kursstigningerne, endnu ikke mærket den blidere Bør, som Lausanne-Mødet skulde fremtrylle. Dansk Dampskibsrederiforenings sidste Opgørelse viser en Stigning i Oplægningerne paa godt 10,000 Tons — fra 353,504 til 363,774 Tons. Altsaa stadig den gale Vej.

Skibsfarten har det ondt. Scandinavian Shipping Gazette offentliggør i Gaar Chamber of Shipping's Fragt-Indeks for Juni. Det viser en Forværring paa 12.04 Procent i Sammenligning med den foregaaende Maaned og er 9.19 Procent lavere end Juni Maaned's Fragtindeks i 1931. Regner man Fragtindekset for 1913 til gennemsnitlig 100 er Tallet for Juni, 1932 73.08.

Et af de saa oplivende Momenter i Øjeblikket er den Kendsgerning, at mange gamle Skibe ophugges. Der ophuggedes saaledes i 1931's sidste Kvartal mere Tonnage end der forliste — henholdsvis 253,000 Tons imod 95,000 Tons. Og i det sidste Tal er endda medregnet de kondemnerede Skibe.

Iøvrigt er Verdenstonnagen pr. 1. Juli i Aar mindre end for 12 Maaneder siden. I Følge den sidste Udgave af Lloyd's Register Book, der udkommer i Morgen, er Netto-Formindskelsen af Verdenstonnagen 396,730 Tons. Dampskibstonnagen er blevet reduceret med 961,604 Tons, medens Motorskibs-Tonnagen er blevet forøget med 606,944 Tons. Der er 42,070 Tons færre Sejlskibe end for 12 Maaneder siden.

England har den største Tonnage-Nedgang, nemlig 631,230 Tons. Derefter Holland med 154,330 Tons. Saa kommer De Forenede Stater med 95,563 Tons og Tyskland med 89,759 Tons. Den største Tonnage-Stigning falder paa Norge med 101,333 Tons, Danzig 82,355 Tons, Soviet Rusland 81,308 Tons, Grækenland 72,282 Tons og Italien 54,899 Tons. Verdenstonnagen androg pr. 1. Juli 69,734,310 Tons imod 70,131,040 Tons for 12 Maaneder siden.

Lloyd's Register Book oplyser iøvrigt, at mere end Halvdelen af eksisterende Dampere og Motorskibe er under 1,000 Tons. Antallet af Motorskibe over 4,000 Tons andrager 1,126, altsaa 656 mere end sidste Aar. Af disse er 220 mellem 8,000 og 10,000 Tons og 113 over 10,000 Tons.

Med Hensyn til Alder er 3,561 Skibe mindre end fem Aar gamle. De repræsenterer 16.2 Procent af Verdenstonnagen. Der er 9,048 Skibe over 25 Aar; disse Graaskægs Gennemsnitstonnage er 1,355 Tons mod 3,110 Tons af Fem-Aaringernes.

Norge er Nummer et med Hensyn til ny Tonnage. Ikke mindre end 32.4 Procent af den norske er under 5 Aar. Holland er Nummer to med 23.2 Procent, Danmark *der tredje im bunde* med 21.2. Saa kommer England med 20.1 Procent. Af den græske Handelsflåde hører kun 2 Procent til denne Klasse.

## UDFØRSLER AF POLSKE KUL OVER DANZIGS HAVN I MAJ MAANED 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af Maj Maaned er udført ialt 210,778 T. Kul, deraf til Danmark 28,221 T. mod 253,619 T., deraf til Danmark 35,747 T. i April Maaned 1932.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Italien . . . .	69,236 T.	Jugoslavien . . . .	5,905 T.
Frankrig . . . .	53,069 »	Finland . . . .	5,650 »
Sverige . . . .	30,504 »	Belgien . . . .	4,110 »
Danmark . . . .	28,221 »	Letland . . . .	2,450 »
Norge . . . . .	11,633 »		
			210,770 T.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### SKIRSFARTENS LAUSANNE

International Shipping Conference's Møde i London synes at blive et virkeligt Skibsfartens Lausanne. At nogen foretrækker Tvangsoplægning for Tvangsophugning, at andre synes bedre om en Gentleman's agreement mellem de forskellige nationale Rederiorganisationer fremfor Statens Medhjælp betyder ikke saa meget. Det er kun Detailler. Det vigtigste er, at Rederne er enige om at trække fra samme Hammel. Naar International Shipping Conference holder næste Møde i London den 11. Oktober, forventes det, at de nationale Rederiforeninger har besluttet at støtte enten det ene eller det andet Forslag. Udfaldet bliver antagelig et Kompromis. Oplægning alene kan ikke gøre Udslaget. Oplægning og Ophugning maa kombineres med en Fragtcentral for hvert Marked, der varetager baade Trampredernes og Rutebartens Interesser.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

### VALUTAKONTORET — EN GENIAL OPFINDELSE

Hvorledes har man mon tænkt sig, uden Valutakontoret, ved Toldforhøjelser at fordele Importen hovedsageligt til de Lande, der køber af os?

Jeg har kaldt Valutakontoret for en »genial Opfindelse«, og jeg fastholder denne Belegelse. Automobilet er ogsaa en genial Opfindelse, men en ukyndig Chauffør kan gøre det til et Mordinstrument. Sammenligningen er noget stærk, for Valutakontorets Ledelse gøres nu til »Prügelknabe« for alling. Jeg tror, at der fra Begyndelsen har hersket den bedste Vilje hos Valutakontorets Ledelse, men man har begaaet den Fejl ikke at søge Samarbejde med kyndige, hæderlige og ikke personligt interesserede Handelsfolk. Havde man gjort dette, vilde den Kritik, der er fremkommet, i mange Tilfælde være gaaet ud over Handelsstanden selv.

Valutakontoret kom for sent. Handelsstanden havde længe ventet, at der vilde ske noget, og havde af den Grund i Slutningen af forrige Aar for mange Artiklers Ved-

kommende gjort alt for store Indkøb. Senere hen er Importen i mange Tilfælde af Valutakontoret blevet fordelt uretfærdigt, og man har ofte irriteret Handelsstanden ved Snaaling, f. Eks. ved at lade Ansøgninger om Valuta-Attester forblive ubesvarede. Alt i alt har man dog efterhaanden arbejdet sig ind i Sagerne, og der skal og maa jo altid gaa en Tid, før en saadan Institution fungerer rigtigt. Den vilde heller ikke have fungeret rigtigt lige straks selv under Handelsstandens Medarbejderstab.

Nu har man set sig saa gal paa denne Institution, at man simpelthen fordrer den afskaffet, netop paa et Tidspunkt, hvor den skulde begynde at arbejde rigtigt og være til Nytte. Man fordrer den afskaffet uden at sige, hvad man vil sætte i Stedet, og uden at gøre sig klar, hvilke Følger Valutakontorets Afskaffelse vil have. Hvis man forsøgte at omarbejde dette Apparat til en rigtig fungerende Maskine, vilde Kontoret vise sig at være den geniale Opfindelse, jeg har talt om.

*Grosserer Dethlef Jürgensen, Dagbladet »Børsen«.*

### SKØDESLØSHED VED LANGE BRO

Det ser ud som om Trafiksignalerne ved Langebro ikke anvendes med streng Konsekvens. Naar flere Skibe regelmæssigt kan gaa igennem, efter at Signalet for Gennemsejling er fjernet af Vagten, har Signalet ingen som helst Værdi, og vil aldrig blive respekteret. Paa den anden Side bør et Skib selvfølgelig altid i sin egen Interesse anvende Signalflojten, naar det nærmer sig Broen, selv om den er aaben.

I al Søfart er det en ufravigelig fast Regel, at man forud meddeler, hvad man vil foretage sig og straks modtager en klar Melding om, at Modparten har forstaaet og vil respektere Manøveren. Den samme Regel maa gælde ved Broerne og fastholdes med ubrydelig Konsekvens. Ellers oplever vi til Slut Katastrofen, og det bør aldrig ske.

*Dagens Nyheder.*

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

*København, den 19de Juli 1932.*

Naar vi sidst ved Omtalen af Lausanne-Konferencens Betydning og dens Indflydelse saavel direkte som indirekte paa Verdenshandelen og Skibsfartens fremtidige Udvikling gjorde vor Opfattelse afhængig af, at den trufne Overenskomst var ubetinget, var Grunden hertil de verserende Rygter om den saakaldte »Gentlemen-Agreement«. Efter hvad der senere fra ansvarlig Side er oplyst herom, fremgaar det, at der heldigvis ikke er Tale om noget »aber dabej« og hvad mere er: alt tyder paa, at man paa rette Sted drager Konsekvensen af det saa heldigt indledede Forsønings- og Reparationsarbejde og med Energi arbejder paa Fortsættelsen heraf. Saaledes meddeles, at Folketingsraadet forventes i allernærmeste Fremtid at ville træffe Beslutning om Tid og Sted for Afholdelse af den økonomiske Verdenskonference, som Lausanne-Magterne drøftede som et Middel til at bringe de internationale Kreditorforhold i Orden. Hertil kommer »Ottawa-Konferencen«, hvis nu nærførestaaende Aabning længe har optaget Sindene Kloden over. Har man udenfor England og dets Dominions — og vel ikke ganske uden Grund — tidligere sét hen til denne Konference med blandede Følelser, saa tyder meget eller alt nu paa, at dette har været ubegrundet. Hvertfald er saavel i England som Dominions den Opfattelse jævnligen kommen til Orde, at Konferencens Maal maa være: »Mere og friere Handel for hele Verden«, et Motto som Skibsfartens Folk fuldtud kan give deres Tilslutning. Dermed er Sagen dog ikke afgjort; Skibsfarten og de i denne direkte interesserede Parter (Banker m. fl.) maa bidrage deres til, at muliggøre, at det fulde Udbytte kan høstes af den forventede Genopblomstring af Verdenshandelen ved i første Række at bringe den disponible Tonnage i rimeligt Forhold til Tonnagebehovet. Rationel Ophugning af gammel og umoderne Tonnage vil utvivlsomt være det bedste Mid-

del hertil. Som bekendt, og tidligere omtalt i disse Spalter, er Problemet forlængst optaget til Under søgelse og Drøftelse af rette Vedkommende og dets Berettigelse Gang paa Gang paavist. Imens konstaterer vi med Tilfredshed, at Ophugningerne tiltager i Omfang Uge for Uge og som et Tidens Tegn kan nævnes, at nu ogsaa italienske, græske, jugoslaviske og spanske Dampere jævnligt er blandt dem, der sendes til Ophugningspladserne, og vel at bemærke ikke altid Tonnage fra Robert Fulton's Dage. Senest ses solgt bl. a.: italiensk Dampere »Norma«, 4807 Brutto Reg. Tons (7550 Tons d.w.) bygget 1903, £1800 (købt for 4 Aar siden for £16250) og ungarsk Dampere »Tenger«, 3959 B.R.T. bygget 1904, ca. £1800. Denne Baad købtes i Oktober 1930 tilligemed 2 omtrentlige Søsterbaade fra 1901 og 1905 for tilsammen £34000.

### TRÆLASTMARKEDET

Dette Marked skulde være de fleste danske Rederes Støttestav paa denne Aarstid, men dette er alt andet end Tilfældet, og man har med Beklagelse sét, at moderne Trælastbaade tvunget af Omstændighederne er blevet lagt op igen efter Udførelsen af en enkelt Rejse. Situationen er hermed givet i en Nøddeskal, naar erindres, hvor nødig en Reder binder sin Baad fast kort efter, at det er lykkedes ham at faa den ud i sit rette Element, ofte efter mange Maaneders, ja til Tider aarelang, Stilleliggen. De i Ugens Løb stedfundne Afslutninger adskiller sig ikke fra de sidst rapporterede — hvertfald ikke til det bedre — saa vi undlader at give Eksempler herpaa; kun skal nævnes, at *Leningrad* tog en Del Baade for Props og Pulpwood, heraf adskillige mindre til Sverige.

### KUL, KOKS etc.

At her skulde være nogen Opmuntring at hente, venter næppe nogen. Tilgangen af nye Ordre er saa

# HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

## JUNI 1932

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i Juni været 9,000 Registrertons større end i Maanedens forud. Forskellen i Tusinde Registrertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for Juni sammenlignet med:

	Maj 1932	Juni 1931
Nieuwe Waterweg .....	86	540
Rotterdam .....	136	341
Antwerpen .....	21	257
Hamburg .....	plus 116	256

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg er gaaet tilbage i Forhold til den foregaaende Maaned og er for Juni 81,5 pCt. mod 85,6 pCt. i Maj og 76,7 pCt. i Juni 1931.

Ogsaa Forholdet mellem Rotterdam og Antwerpen har forværret sig i denne Maaned, hvor det blev 47,77 til 52,23 mod 49,97 til 50,03 i Maj og som 49,49 til 50,51 i Juni 1931.

Nieuwe Waterweg og Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa de tre Størhavne er gaaet noget tilbage i Juni. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel som følger:

	Juni 1932	Maj 1932	Juni 1931
Nieuwe Waterweg ..	34,09	36,08	37,35
Rotterdam .....	(27,79)	(30,88)	(28,66)
Antwerpen .....	30,39	30,91	29,26
Hamburg .....	35,52	33,01	33,39

I det første Halvaar var Tilforslerne (i Parentes Talene for tilsvarende Periode i 1931):

	440,000	(486,000)	Tons	Stenkul
1,033,000	(2,357,000)	-	Erts	
295,000	(416,000)	-	Jordolie	
51,000	(38,000)	-	Spiseolie	
1,847,000	(1,612,000)	-	Korn	
1,630,000	(2,085,000)	-	Sække Korn	

### FRAGTBERETNINGEN fortsat

sparsom som ingensinde, og Betalingen ligesaa, omend Tonen fast, hvad følgende Afslutninger viser:

*Tyne Range:* Køge 1500 t. Kul 4/6d. 300 Losning. Nyborg 230 t. Kul 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 500 Losning. Fredericia 1800 t. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 500 Losning.

### MIDDELHAVET etc.

*Nedgaaende:* Efterspørgslen var kun nogenlunde, men Betalingen end ikke dette, det elendige hjemgaaende Marked end ikke taget i Betragtning. Afslutninger som : Wales/Genoa 7500 t. 5/9d. og Wales/Alexandria 7500 t. 6/9d. er heldigvis Undtagelser, men de obligate 6/- som Basis for store Baade fra Wales til Vestitalien er saamænd heller ikke meget bevendt.

*Hjemgaaende:* Fra *Donau* sluttedes 4200 Tonner til Bordeaux—Hamburg Range til 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Antwerpen eller Rotterdam 6d. mindre, U.K. 1/- mere, Danmark 1/9d. mere, alt Basis 1 Havn, 6d. mere for hver yderligere Havn op til 4, 2. Halvdel August. Fra de rumænske og bulgarske Kysthavne sluttedes flere Baade til Bordeaux—Hamburg Range til 10/6d., Antwerpen eller Rotterdam 6d. mindre, option 2 Havne 6d. mere eller 1 Havn Bergen—Malmø Range 2/- mere, 6d. mere for hver yderligere Havn op til 5. Sidst omtalte russiske Salg ses endnu ikke at have ført til Aflugning af Tonnage, men det forlyder, at mange Skibe er under Arbejde for disse Transporter, efter Sigende til en Basisfragt af 9/6d. for Continentet. Forhaabentlig lykkes det at bringe Fragten i Niveau hvertifald med Fragten fra Constantza o. s. v.

*Middelhavet* er fortsat livløst.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal* har som saa ofte før i de senere Aar været en Skuffelse af Rang for mange Redere, hvad fremgik af det i de seneste Beretninger gengivne. Siden da er endog flere Baade blevet beordret hjemover i Ballast, og dette er — sørgeligt men sandt — at foretrække fremfor de Berth-Forretninger visse Redere i den se-

### OVERSIGT OVER

Antallet af Skibe og Tonnagemængde — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i Juni Maaned 1932, samt antallet af udgaaende Skibe i samme Maaned.

NATIONALITET	INDGAAENDE SKIBE		UDGAAENDE SKIBE	
	Antal (Dumpskibe)	Netto-Tons	med Ladn. i Ballast	
U. S. A. ....	11	39,420	10	1
Belgien .....	1	2,256	1	
Danzig .....	3	12,529	1	1
Danmark .....	12	25,183	9	3
Tyskland .....	211	245,213	195	19
Estland .....	2	1,169	1	1
Finland .....	13	19,021	13	
Frankrig .....	57	64,715	55	3
Grækenland .....	4	10,266	5	2
Storbritannien .....	187	313,852	139	39
Italien .....	13	38,568	11	2
Jamaica .....			1	
Japan .....	8	37,949	7	1
Jugoslavien .....	3	8,717		1
Lettland .....	6	8,495	3	2
Nederlandene .....	224	292,220	167	20
Norge .....	28	57,424	19	7
Panama .....	2	4,853	2	
Polen .....	5	2,548	4	
Portugal .....	2	4,075	3	
Rusland .....	8	13,506	7	
Spanien .....	6	11,710	2	2
Sverige .....	42	46,428	36	4
<b>Total .....</b>	<b>848</b>	<b>1,260,147</b>	<b>691</b>	<b>108</b>

Desuden ankom fra Finland 1 Sejlskib paa 1,973 Netto-Tons. Ialt udgaaet i Juni: 799 Skibe.

nere Tid har gjort i dette Marked, thi som »Daily Freight Register« bl. a. skriver: "Owners' indifference to the fall in Montreal freight values should not continue. Resistance appears to be a lost quality amongst owners". At disse bitre Ord ikke er ubegrundet fremgaar deraf, at fransk Reder tog 12000 quarters (Kompleteringsparti) til 1/3d. som Basisrate for Liverpool eller Birkenhead, d. v. s. 6d. mindre end betalles i forrige Uge. Af de øvrige nordamerikanske Markeder er *Cuba* det eneste, der giver Livstegn fra sig og af de seneste Afslutninger bemærkes:

7500 t. 13/3d., 6800 t. 13/6d. og 5000 t. 14/-, alle Basis U.K. — Cont og per prompt, men senest ses desværre 6900 Tonner sluttet til kun 13/-.

### SYDAMERIKA

*Hjemgaaende:* I enkelt Tilfælde kravlede Raten for »handy size« op i 16/-, som betalles for en prompt 5200 Tonner fra n. a. San Lorenzo til U.K. — Havre — Hamburg Range og for større Baade laa Raten fast i 15/6d. for samme Destination, og 15/- til 14/6d. i H. t. Størrelse til Antwerpen—Rotterdam. Det er utvivlsomt, at det rigelige Tilbud af ballastgaaende Tonnage, der gjorde sig gældende straks, da der fornylig viste sig Tegn til en Stigning i Efterspørgslen, har forhindret den Bedring af Raterne, der ellers var Mulighed for at præstere.

### ØSTEN

*Australien:* De senest cirkulerende Ordre er tilbagetrukket, tilsyneladende af den Grund, at flere flydende Ladninger endnu er usolgte. Dette lyder mere troligt end sidst omtalte paastaede Befragninger til gennemsnitlig 18/- for Soyabønner fra *Manchuriet* aftages Tonnage vedblivende i efter Omstændighederne mærkbar Omfang, men desværre til de snart »kroniske« 20/6d. fra Dalney til Rotterdam eller Hamburg. Dog ses Partladning paa 6,000 Tons anbragt til 21/3d., September Afskibning. De øvrige Østens Markeder er mere eller mindre livløse.



### Dansk Hvalfangst-Selskab likviderer

Dansk Hvalfangst- og Fiskeri A/S, der oprettedes i 90'erne med det Formaal at drive Hvalfangst og Fiskeri først i Farvandet omkring Island, senere i de færøske Farvande, er i disse Dage traadt i Likvidation. Aktiekapitalen, der var paa 150,000 Kr., menes helt og holdent at være tabt.

### En Tørdok paa St. Thomas

I Følge Indberetning fra Gesandtskabet i Washington er »Saint Thomas Harbor Board«, Virgin Island, blevet bemyndiget til — under Forudsaetning af den amerikanske Indenrigsministers Billigelse — at udstede Obligationer for et Beløb af indtil 150,000 Doll. til Anskaffelse eller Bygning af en Tørdok i St. Thomas Havn eller i Gregerie Kanalen.

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Juni Maaned 1932

Antallet af de i Juni Maaned indgaaede Skibe var 351 med 196.371 N. R. T. mod 317 Skibe med 200.860 N. R. T. i Maj Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 343 med 188.031 N. R. T. mod 314 Skibe med 204.623 N. R. T. i Maj.

Af de i Juni Maaned indgaaede Skibe indgik 200 med 118.743 N. R. T. i Ballast, medens 30 Skibe med 15.761 N. R. T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juni 1931 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 484 med 360.216 N. R. T. og af da udgaaede 492 Skibe med 356.039 N. R. T.

Den danske Tonnage var med 67 Skibe med 40.375 N. R. T. Nr. 1; efter Tyskland med 124 Skibe med 37.320 N. R. T. som Nr. 2 kommer Sverige med 57 Skibe med 28.320 N. R. T. som Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	3	—
Tyskland	124	37.177
Danmark	67	40.375
England	9	8.565
Estland	10	3.645
Finland	8	8.610
Frankrig	9	10.625
Grækenland	5	12.735
Holland	13	5.523
Italien	2	4.822
Lettland	6	7.698
Lithauen	2	784
Norge	9	5.803
Panama	3	396
Polen	22	18.570
Rusland	1	1.327
Sverige	57	28.320
Ungarn	1	1.396

### Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer

i København har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 9 Eksaminander, hvoraf 8 bestod. Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 26 Eksaminander, hvoraf 25 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 102, hvoraf 85 bestod. Til *Den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag* indstillede sig 47 Eksaminander, hvoraf 46 bestod. *Maskinfag* indstillede sig 47 Eksaminander, som alle bestod. *Elektrotekniske Fag* indstillede sig 50 Eksaminander, hvoraf 46 bestod. Til *Haandværksprøven* indstillede sig 40 Eksaminander, hvoraf 38 bestod. Til *Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister* indstillede sig 39 Eksaminander, hvoraf 38 bestod.

### Nyt Sømandshjem i Odense

Odense Kommune har skænket en Grund til Opførelsen af et nyt Sømandshjem, der skal ligge over for det gamle Hjem, og paa forskellig Maade har man erhvervet en Sum til Bygningens Opførelse. Der er ikke tilvejebragt saa mange Penge, at man staar gældfrit efter Byggeplanens Gennemførelse, men Bestyrelsen har alligevel ment, at man nu burde realisere Planen.

Der er nu lagt Fundament paa den Plads, hvor det nye Sømandshjem skal rejses, og i nær Fremtid støbes Grunden til Bygningen, der opføres efter en Plan, som Arkitekt Th. Nygaard gratis har udarbejdet.

### Danske Navigatørers Bibliotek

har Lokaler i »Navigatørernes Hus«, Nyhavn 44, 1. Sal, hvorfra Bogudlaan finder Sted alle Hverdage fra Kl. 10 Fm. til Kl. 3 Em.

Desuden kan Bøger byttes og laanes i Marstal i Skibsførerforeningens Læseværelse, i Svendborg i Dansk Styrmandsforenings Læseværelse, i Esbjerg hos Forvalter *Thygesen*, i Korsør hos Havnemester *Hjorth-Jensen* og i Helsingør hos Havnemester *Andersen*.

Navigatørernes Opmærksomhed henledes paa, at der intel er i Vejen for i fremmede Havne at bytte Bøger fra et Skib til et andet, blot Laantageren sørger for at faa samme Antal Bøger tilbage, som de har modtaget fra Biblioteket, og afleverer dette Antal ved Skibets Hjemkomst.

### Det svenske Rederi blev frifundet

Sø- og Handelsretten afsagde i Lørdags Dom i en Sag mellem Forsikringsaktieselskabet »Ballica« og Rederiaktiebolaget Halland & Norman, Gøteborg.

Sagen har sit Udspring i en Kollision, der fandt Sted den 21. August i Fjor ved Kvæsthusbroen.

Motorsejleren »Kvik« af Sønderborg var den paagældende Dag for udgaaende i Sydhavnen. Ved dens Styrbordsside gik Oliebaanden »Shell II« og overførte Olie til »Kvik«.

Da de to Fartøjer naaede ud for den nordlige Ende af Kvæsthusbroen, manøvrede den svenske Dampers »Svanen« ud fra Kajen ved Søndre Toldbod.

Lidt senere opstod der en Kollision mellem de to Skibe, hvilket navnlig kom til at gaa ud over »Shell II«, der ved samtidig at tørne den saakaldte Hønsbro fik Skade for 2620 Kr.

Oliebaandens Forsikringsselskab »Ballica« har under Sø- og Handelsretssagen krævet det svenske Rederi dømt til at erstatte Skaden.

Retten kom imidlertid til det Resultat, at Ansvar for Skaden hverken helt eller delvis kan paalægges »Svanen«, hvortilmed maa Skaden henføres til den Omstændighed, at »Kvik« og »Shell II« har været i en meget utilfredsstillende Manøvretilstand.

I Henhold hertil blev Rederiet Halland & Norman frifundet og tilkendt 150 Kr. i Sagsomkostninger.

### Alvorligt Uheld ved Langebro

Der skele et alvorligt Uheld ved Langebro i Onsdags.

Broklappen var hævet for Damperen Hesselø, som nordfra skulde ind i Sydhavnen. Umiddelbart efter Damperen fulgte Motorskonnerten Leda fra Nykøbing F., ført af Kaptajn Christensen. Mens Damperen passerede Broen, sænkede Brovagten Signalet for Gennemsejling og lod Broen gaa ned. Han havde ikke bemærket Leda. Motorskonnerten kom i god Fart, kunde ikke stoppe og tornede med sine Mastetoppe paa den halvt sænkede Broklap.

Den forreste Mastetop blev slaaet over, selve Masten knækkede som en Pind nede ved Dækket og styrtede agterud. Men ogsaa Agtermasten knækkede helt nede og lagde sig ud over Agterstavnen.

Lykkeligvis ramte ingen af Masterne Styrehuset, hvor Kaptajn Christensen stod og førte sit Skib. Ingen kom til Skade om Bord.

Brovagten var nu blevet opmærksom paa Leda og lod Klappen blive staaende, medens Skibet slap helt igennem. Assurancen tog straks Syn over Skaden.

Kaptajn Christensen forklarer, at Vagten sænkede Signalet for Gennemsejling, da »Hesselø« endnu var midt i Gennemsejlingen, og samtidig begyndte Broklappen at sænke sig. For Resten, fortsatte Kaptajnen, betyder det slet ikke noget, at Brovagten stryger de to Kugler, de bliver altid straks stroget, naar et Skib er gaaet ind i Lobet, selv om flere andre Skibe følger efter for Øjnene af Vagten. Derfor regner vi aldrig Sænkningen for et Stop-signal!

Hvis dette er Tilfældet, hvad der bekræftes fra anden Side, er en Reform uafviselig paakrævet.

### Kommunistisk Konflikt med et svensk Rederi

Efter svenske Dagblade begav 300 Kommuniste sig Mandag den 11. ds. i Procession til den svenske Dampers »Gwalia«, der da laa i Gøteborg Havn. Aarsagen her til var, at Damperen havde faaet Maskinpersonalet formindsket med 1 Mand, saaledes, at Maskinpersonalet fra 5 var gaaet ned til 4 Mand, ved at Maskinassistenten var afmonstret, og derved var alligevel Driftspersonalet nok, og iøvrigt blev det godkendt af Mandskabsorganisationerne. Men nu forlangte Kommunisterne den gamle Ordning angaaende Arbejdsforholdene i Maskinrummet, og dette Krav fremsatte de senere hen paa Rederiets Kontor; men da Flokken paany begav sig ned til Damperen, splittede Politiet den. Det staar nu hen, om denne Konflikt med det svenske Rederi skal have andre Følger, saa der af andre skal bestemmes, hvad der er fornøden Driftsmateriel i vore Dampskibe, naar ellers den er godkendt fra de respektive Sider.





FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

# VERITAS

## SMØRE- & BRÆNDELSOLIER

### TIL DIESELMOTORER

ANBEFALES AF DE FØRENDE MOTORFABRIKER

ANVENDES AF DE FØRENDE DIESELMOTORSKIBE FRA START TIL DATO

### BUNKERSTATIONER

KØBENHAVN - ESBJERG - AARHUS - SØNDERBORG

GØTEBORG ————— STOCKHOLM

ROTTERDAM ~ ANTWERPEN ~ HAMBORG

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

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

KØBENHAVN

C. 5021. STATSTELEFON 198.

TELEGRAM-ADRESSE: AOLSEN

## Fornemt amerikansk Besøg.

I Gaar Kl. 10 om Morgenen ankom til Frihavnen American-Scantian Line's Damper »Scanstates« med mange Passagerer. Blandt disse var Liniens Chef, Præsident A. V. Moore og dennes Frue. De har taget Ophold paa Hotel Angleterre.

## International Konference for — Smuglere

Fra Helsingfors meddeles, at Smuglere fra hele Verden har været samlet til Kongres i Finlands Hovedstad.

Vedkommende, der har røbet Hemmeligheden, maa jo tilhøre Faget.

Han fortæller, at Smuglerne har en international Organisation, og at dette er deres første Kongres. Der var Repræsentanter for 14 Stater. Et af de vigtigste Punkter paa Dagsordenen var en Diskussion om Vagtsomheden hos Grænsebevogtningen, som man var meget utilfreds med. Man udvekslede Erfaringer fra de forskellige Lande, og det blev fastslaaet, at Smugleri ved Kysterne var meget farligere og besværligere end ved Landgrænserne. Der vedtoges en Resolution mod de Love, der giver Øvrigheden Tilladelse til at behandle Smuglerskibe som fremmede Krigsskibe i Krig.

## En dumdristig Færd

Vor brave Ven, Knud Andersen sender Hilsen til »Søfartslidende«s Læsere fra Teneriffe. Han skriver, at han er paa Vej til København via Kap Det Gode Haab og Kap Horn. Det vil antagelig sige, at han nu er paa Vej langs Afrika og vil rundt Kap Det Gode Haab gaa Øst paa. Det er ikke nogen særlig lykkelig Aarstid, at Knud Andersen har valgt at passere »Haabets«, det er mindst talt dumdristig Færd med saa lille Skude som »Monsunen«. Og Vandene ved Kap Horn er selv paa den forholdsvis gode Aarstid, han vil komme der — hvis han klarer sig saalænge — altid af en saadan Natur, at man bør betænke sig to Gange, før man tager den Tur, og da navnlig i en Nøddeskal som Knud Andersens. Var det virkelig nødvendigt? Knud Andersen har jo tidligere været rundt Hornet i et stort Sejlskib, hvorfor saa friste Skæbnen?

## Skipperen reddet ved Lassokast

En stor engelsk Fiskerbaad blev forleden skaaret midt over af en Damper i tæt Taage ud for Pembroke-shire. Damprens Besætning tændte Fakler og lod en Lyskaster spille over Vandet, og det lykkedes den at redde fem af

## FRAGTRATETALLET FOR JUNI 1932

Statistisk Departements Fragtratetal for Juni er beregnet til 86,3 mod 87,5 i Maj jfr. følgende Oversigt.

Ligesom i den foregaaende Maaned er Fragtratallets Nedgang i Juni afsvækket af en Stigning i Gennemsnitskursen for de Valutaer, hvori Fragterne noteres. Nedgangen har dog denne Gang været saa stærk, at Kursstigningen kun har opvejet en mindre Del af den.

Jan.—Marts 1925 gnsntl. .... 100,0			
Juni 1931.....	86.3	Januar 1932.....	92.4
Juli — .....	86.4	Februar — .....	91.4
August — .....	85.0	Marts — .....	90.8
September — .....	85.0	April — .....	87.8
Oktober — .....	88.4	Maj — .....	87.5
November — .....	92.7	Juni — .....	86.3
December — .....	93.9		

Faldet i Noteringerne skyldes overvejende en betydelig Nedgang for Kornraterne fra La Plata, Sortehavet og Australien. Af andre Noteringer, som ogsaa er gaaet ned, kan nævnes Fosfat- og Sojabønnefragterne samt transatlantisk Timecharter.

Saa vel Kulfrafter som Trælastfragter har været omtrent uforandret i Forhold til den foregaaende Maaned.

Af samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade var pr. 1. Juni oplagt ca. 112 Skibe med ca. 255,000 Brutto Reg.-Tons og ca. 389,000 Tons Dødvægt og i Begyndelsen af Juli ca. 102 Skibe med ca. 274,000 B.R.T. og 324,000 Tons Dødvægt. I Maanedens Løb er Oplægningerne altsaa forøget med ca. 19,000 B.R.T., hvorved Nedgangen i den foregaaende Maaned altså er ophævet.

Fiskerbaadens ni Mand, deriblandt en Styrmand, der vejede over 250 Pund Han maatte bindes til Redningsbaadens Røling, da man ikke turde søge at trække ham op, før man naaede Damperen, hvor man med megen Møje fik Kolossen halet i Sikkerhed. I sidste Øjeblik, før den store Fiskerbaad gik ned, opdagede Styrmanden paa Damperen, at dens Skipper stod paa Broen, beredt til at gaa ned med sit Skib. I Hast lavede han en Lasso af en Line, og med et eneste Kast lykkedes det ham at faa Lassoens Løkke over Skipperen, der, idet hans Skib sank under ham, blev halet i Sikkerhed halvt druknet, men ellers uskadt, medens fire af hans Mænd gik med Baaden.

## PERSONALIA

## Direktør V. T. Hein død.

Kaptajn V. T. Hein, tidligere teknisk Direktør i Det Forenede Dampskibs Selskab, afgik i Tirsdags ved Døden, 80 Aar gammel. Direktør Hein var oprindelig i Marinen, men forlod denne i en ung Alder og gik i Koffarditjeneste. Han var Skibsfører fra 1879 til 1886, blev saa efter at have gjort Tjeneste i New York som Thingvalla-Selskabets Filialhæstyre teknisk Direktør for Forenede. Han beklædte denne Stilling til 1902, hvor han afløstes af Direktør Høst, vor nuværende Gesandt i Warsawa. Direktør Hein nød stor Anseelse i Rederi- og Assurance kredse og beklædte mange Tillidshverv. Han var saaledes i mange Aar Medlem af Sø- og Handelsretten. Direktør Hein var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

## Dødsfald paa Fanø

Atter er en af Fanøes gamle, stolte Sejlskibsførere, Kaptajn Anders Svarrer, Nordby, afgaaet ved Døden efter kun faa Dages Sygdom, henved 80 Aar gammel. Han fik en stille, rolig og skøn Livsaften, mens Solen sank og Blomsterne lukkede sig bristede hans Øjne, og han fandt den Hvile, han længtes til. Afdøde var af gammel Sømandsslægt og kom tidlig ud at sejle med forskellige Smaaskibe. 1871 tog han Eksamen ved Fanø Navigationsskole, hvorfra han kort efter blev Styrmand med Skonnerlbriggen »Metle«, ført af Kaptajn Søren Winther, og paa et Par andre større Skibe tilhørende Winthers Rederi samt Briggen »Marie«, ført af Kaptajn Carl Nielsen, gjorde han ogsaa Sømandstjeneste, og 1890 fik han sidstnævnte Skib at føre. Men allerede 1892 byggede han i Grangemouth 3m. Staalskonneren »Maracuibos«, som han var Fører af til 1915. Dette Skib gik i fast Routefart mellem Hamborg og Maracuibos, indtil det i 1915 blev kapret af Englænderne, der slæbte det til Hebriderne og beholdt baade Skib og Ladning. Kaptajn Svarrer protesterede kraftig mod en saadan Optreden, og han opholdt sig et Aars Tid i England for at gøre sin Ret gældende; men trods ihærdig Arbejde var hans Arbejde forgæves. Englænderne var urokkelige, og Svarrer maatte rejse hjem 1816 med dette betydelige Tab.

Saasnart han slog sig ned ved den hjemlige Arne paa sin Fødeø, fik han adskillige Tillidshverv, blev saaledes

Medlem af Skibsrederforeningens Bestyrelse og Medlem af Sparebankens Tillidsraad, samt valget han til Tilsynsmand under de skriftlige Prover ved Afgangseksaminerne paa Mellem- og Realskolen.

## Vi gratulerer —

Kaptajn P. Kromann Bjark, Fører af Holm & Wonsilds Motorskib »Danmark«, fyldte igaar 50 Aar. Kaptajn Bjark er for Tiden paa Rejse. — Samme Dag fyldte Kaptajn J. C. V. Jensen, Fører af A. P. Møllers Damper »Vibeke Mærsk« 60 Aar. Ligesaa Kaptajn P. C. V. Petersen, mangleaarig Fører af Forenedes »California« fyldte 65. — Kaptajn F. C. M. Christiansen fylder den 25. Juli 50 Aar. Kaptajn Christiansen var i mange Aar Fører i Siam Steam Navigation Co. med Bopæl i Bangkok, og er siden 1931 bosiddende i Vejle. — Kaptajn R. Oppermann fylder den 6. August 60 Aar. Kaptajn Oppermann har ikke været færende siden den 1. Januar 1923, og nyder nu sit Otilium i Prinsesse Maries Hjem paa Christianshavn. — Kaptajn H. H. Hansen, Fører af S/S »Bithals«, Det Danske Kulkompagni, fylder den 9. August 50 Aar. Kaptajn Hansen fejrede den 19. November 1930 sit 25 Aars Jubilæum i Det Danske Kulkompagnis Tjeneste og var den Gang Genstand for stor Opmærksomhed og Anerkendelse, særlig fra sit Rederis Side. Kaptajn Hansen, der siden 1929 har været Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, nyder stor Anseelse indenfor sine Kollegers Kreds. — Kaptajn C. P. Hav, Fører af D. F. D.s Damper »Sigrun«, fylder den 12. August 60 Aar.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. 7. 1932

LONDON.....	18,54	MADRID.....	42,15
NEWYORK.....	522,00	AMSTERDAM.....	210,65
BERLIN.....	124,30	STOCKHOLM.....	95,35
PARIS.....	20,60	OSLO.....	92,50
ANTWERPEN.....	72,25	HELSINGFORS.....	8,00
ZÜRICH.....	101,80	PRAG.....	15,60
ROM.....	26,80		

## SKIBE ANKOMNE TIL AARHUS

I den forløbne Uge har følgende større Skibe anløbet Aarhus Havn:

- s.s. »Stuart Prince« af Newcastle, 2,620 N. R. Tons, fra Sortehavet med Oliekager.  
s.s. »Frankrig« af København med Kul fra England.  
s.s. »Thesus« af Amsterdam fra Amsterdam via København, Stykgods.

s.s. »Trevider« af St. Ivis, 2,730 N. R. Tons, fra Stavanger med Foderstoffer.

m.s. »Fernhild« af Oslo, 2,454 N. R. Tons, fra Østen med Copra.

Saml. de tre danske Eksportbaade »Rohne«, »Diana« og »Røtha« for at indlade Landbrugsprodukter.

\*s.s. »Patria« af Helsingfors ledig for at indlade Olie og Soyaskraa.

## POSITIONSLISTE PR. 19. JULI 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. London 14.7.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Angøren 12.7. til Dunkerque.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 17.7.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newcastle 24.6.  
m.s. *Alexandra*, Fischer, Esbjerg-Grimby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Casablanca 28.7. til Tanager.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Penang 17.7.  
s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Norfolk 16.7. til Havana.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Corro 15.7. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. San Francisco 11.7. til Panama Canalen.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 15.7. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Gøteborg forv. 28.7. til Buenos Aires.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.  
s.s. *Askø*, Larsen, ank. Køge 17.7.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 18.7. til Australien.  
s.s. *Astrid*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 15.7.  
m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Hongkong 11.7. til Suez.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 18.7. til Aalborg.  
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, afg. Mytelini 14.7. til Hull.  
s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Teneriffe 28.6.  
m.s. *Boringia*, Vøring, ank. Hamburg 17.7.  
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Leith 11.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 10.7. til Bordeaux.  
s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavik 16.7. til Leith.  
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Madeira 12.7. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. New York 16.7.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 17.7.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tarragona 23.7. til Valencia.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Havana 16.7. til Mobile.

## C

- m.s. *C. F. Tietjen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. Rosario 15.7.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Melbourne 7.7. til Shanghai.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Arnba 13.7., pass. Mona Passage 15.7. p. R. t. Gøteborg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Poti 12.7.

s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.

s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Braheslad 14.7. til Kings Lynn.

s.s. *Cyriel*, Farup, pass. Finisterre 15.7. p. R. t. Tripolis.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 16.7. til London.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. San Juan 18.7.  
s.s. *Danhild*, Bosch-Kronika, ank. Leningrad 12.7.  
m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Kobe 15.7.  
m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Race 18.7. p. R. t. Talara (Peru).  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk 11.7.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 19.7. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Holm, afg. Kbhvn. 18.7. til Königsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 15.7. til Vest- og Nordlandet.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 18.7. til Esbjerg.  
s.s. *Elie*, Clausen, pass. Kbhvn. 15.7. p. R. t. London.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Kbhvn. 16.7.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Penang 15.7. til Colombo.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Istanbul 16.7.  
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. London 16.7.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Vancouver 12.7.

## F

- s.s. *Falken*, Rasmussen, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Guardafui 14.7. p. R. t. Suez.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Rouen 17.7.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Rabat 17.7.  
m.s. *Fredericia*, Clausen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechtenburg, afg. Kbhvn. 29.7. til Oslo.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Sharpness 7.7.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 22.7. til Kbhvn.  
s.s. *Georgia*, Nielsen, ank. Esbjerg 17.7.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Arkangelsk 17.7.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Swansea 18.7.  
s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Leningrad 13.7.  
m.s. *Guldborg*, ank. Port Alfred 10.7.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Aarhus 18.7.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Hull 15.7.  
s.s. *Hebe*, Lund, Kbhvn.-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Danzig forv. 23.7. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Hull 22.7. til Kbhvn.

ROTTERDAM

LISSABON

## D. A. KNUDSEN &amp; CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKINSHANDLERE · STEVEDORES

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

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

## VINKE &amp; CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

## KIEL

KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne. De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.

# AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statistelef. 51 - Telegr.-Adr.: Privatbank

BRUG KUN  
Hempels Skibsfarver  
INDENBORDS UDENBORDS



Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

KØBENHAVN

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Nakskov 12.3.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Riga 15.7. til Sunderland & Tyne.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Trapani 15.7.  
m.s. *Ireland*, Haure-Petersen, ank. Kbhvn. 9.7.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 23.7. til Thorshavn.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 8.7. til Randers.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Aden 14.7. til Singapore.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jullandia*, Andersen, pass. Flores 14.7. til St. Thomas.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, afg. Beekton 15.7.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Odense 18.7. til Danzig.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. London 10.7.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Liverpool forv. 20.7. til Swansea.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakan*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Kbhvn. 18.7.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Le Havre 11.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Vlissingen 16.7.  
s.s. *Limfjorden*, Rasmussen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Umanak 6.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 8.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Maine*, Gyhrs, ank. Aabenraa 17.7.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Dunkirk 17.7.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Kings Lynn 18.7.  
s.s. *Margrethe*, Ankersen, afg. Kbhvn. 23.7. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Kbhvn. 17.7. p. R. t. Garston.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 16.7.  
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Sundsvall 18.7.  
s.s. *Maryland*, Kais, afg. Newcastle 29.6.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Newenstle 29.6.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Gdynia forv. 22.7. til Kbhvn.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Rouen 16.7. til Einden.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Rio 1.7. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Kbhvn. forv. 26.7. til Riga.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. Rouen 15.7.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Reval 16.7. til London.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Hull 11.7.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thornung, afg. Preston 18.7. til Liverpool.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 6.7. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Newcastle 13.7.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Odense 16.7.

m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
s.s. *Polonia*, Stankuvitz, afg. Kbhvn. 17.7.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Narva 16.7. til London.  
s.s. *Pulaski*, Kristgen, ank. New York 14.7.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Rouen 3.7.  
s.s. *Scandia*, pass. Skagen 11.7. p. R. t. Baton Rouge.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 18.7.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre 16.7. til Nantes.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Troon 15.7. til Aarhus.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. St. Paul 7.7. p. R. t. Syney.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Swansea 16.7. til Esbjerg.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. South Alloa 18.7.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 21.7. til Gdynia.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Kbhvn. 15.7.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 15.7.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Hull 16.7.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rouen 17.7.  
s.s. *Stadion II*, afg. Drammen 18.7. til Skien.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Plymouth (Mass.) 17.7.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Hull 14.7. til Stockholm.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Swansea 17.7.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 14.7. til Preston.  
s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antwerpen 19.7. til Kbhvn.  
s.s. *Sønderjylland*, Jønson, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa og Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Hav, afg. Manchester 18.7. til Liverpool.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 19.7. til Windau.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oran 19.7. til Algier.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Suez 17.7.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, pass. Bona 16.7. p. R. t. Hull.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 20.7. til Kbhvn.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 25.7. til Middelhavet.  
s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 23.7. til Antwerpen.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 16.7.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Svendborg 17.7.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Amsterdam 8.7.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Danzig 17.7.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Vejle 19.7. til Buenos Aires.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 18.7. til Middelfart.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Larvik 14.7. til London.

## Y

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

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 18. JULI 1932

4m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Teignmouth 16.7.3m. Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Kbhvn. 12.7.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 - 12610  
samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## STEVEDORE

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

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

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

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

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

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## SEJL · FLAG OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN  
TELEFON: BYEN 6762 & 4326

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) FINLAND

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad  
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

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

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsrederforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
SVANLJUNG

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## O/Y A. E. ERICKSON & CO., A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 24 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.  
Harvaluoto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . 16 »  
» outer road . . . . . 16 »  
Strömma inner road . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 20. Juli 1932.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i 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 angaa Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

1360. Sverige. Långören—Torshamnssfjärden. Løb midlertidig lukket. Fyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 28/1831. Stockholm 1932.)

Løbet N. om *Långören* fra Søen til *Torshamnssfjärden* er midlertidig lukket for et Tidsrum af c. 2 Maaneder og nedennævnte Fyr er i den Anledning midlertidig slukket:

1. *Saltholm* paa  $56^{\circ} 03' 55''$  N.  $15^{\circ} 49' 29''$  E.
2. *Sibbören* paa  $56^{\circ} 03' 57''$  N.  $15^{\circ} 49' 18''$  E.
3. *Hommenabben* paa  $56^{\circ} 03' 42''$  N.  $15^{\circ} 49' 42''$  E.
4. *Blyvik* paa  $56^{\circ} 03' 31''$  N.  $15^{\circ} 49' 48''$  E.

1361. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 28/1749. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 09'$  N.  $19^{\circ} 08'$  E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/1016 1932.)

1362. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 21/1287. Stockholm 1932.)

1. Sort Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa  $59^{\circ} 10' 16''$  N.  $19^{\circ} 03' 33''$  E. er permanent inddraget.

2. En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost er udlagt paa  $59^{\circ} 10' 20''$  N.  $19^{\circ} 03' 27''$  E.

3. En sort Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon er udlagt paa  $59^{\circ} 11' 23''$  N.  $19^{\circ} 05' 13''$  E.

4. En sort Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner er udlagt paa  $59^{\circ} 12' 30''$  N.  $19^{\circ} 07' 18''$  E.

5. Rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa  $59^{\circ} 10' 24''$  N.  $19^{\circ} 01' 30''$  E. er flyttet til  $59^{\circ} 10' 10''$  N.  $19^{\circ} 01' 03''$  E.

(Kort Nr. 268.)

1363. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort—Södertälje. Kalkgrunden. Somærke forandret.

(U. f. s. Nr. 21/1287. Stockholm 1932.)

Den S.-ligste Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon paa  $59^{\circ} 00' 08''$  N.  $17^{\circ} 43' 20''$  E., ved *Kalkgrunden*, er ombyttet med en Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon.

- 1364. Sverige. Stockholm. Løbet gennem Vindöström. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 21/1287. Stockholm 1932.)  
Stagen med Kost paa  $59^{\circ} 21' 00''$  N.  $18^{\circ} 39' 30''$  E., ved *Överby udde*, er permanent inddraget.
- 1365. Sverige. Stockholm Skærgaard. Furusund—Trälhavet. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 21/1287. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen paa  $59^{\circ} 31' 05''$  N.  $18^{\circ} 31' 33''$  E., ved *L. Kusen*.  
2. — —  $59^{\circ} 30' 18''$  N.  $18^{\circ} 29' 00''$  E., ved *Koholmen*.  
3. — —  $59^{\circ} 28' 15''$  N.  $18^{\circ} 24' 51''$  E., ved *Hästvilan*.
- 1366. Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Saxarfjärden. Varde opført.**  
(U. f. s. Nr. 28/1750. Stockholm 1932.)  
Paa Braaddet paa  $59^{\circ} 25' 38''$  N.  $18^{\circ} 27' 28''$  E. er opført en sortmalet Varde i Form af en afstumpet Kegel med en rød, rektangulær Krydstavle.  
(E. f. S. Nr. 18/774 1932.)
- 1367. Sverige. Bottniske Bugt. Løbene til Ljusne og Vallvik. Afmærkning forandret.**  
(U. f. S. Nr. 23/1424. Stockholm 1932.)  
I. Nedennævnte nye Sømærker er udlagt:  
1. En Stage med Kost paa  $61^{\circ} 11' 53''$  N.  $17^{\circ} 10' 43''$  E., SE. for en  $7,3$  m Grund.  
2. En Stage med Kost paa  $61^{\circ} 11' 51''$  N.  $17^{\circ} 10' 33''$  E., SE. for en  $6$  m Grund.  
3. En Stage med Kost paa  $61^{\circ} 11' 41''$  N.  $17^{\circ} 10' 09''$  E., E. for en  $6,2$  m Grund.  
ESE. for *Granskär*.  
4. En Stage paa  $61^{\circ} 12' 12''$  N.  $17^{\circ} 09' 24''$  E., E. for en  $6,1$  m Grund N. for *Gullharet*.  
II. Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:  
5. Stagen med Kost paa  $61^{\circ} 12' 24''$  N.  $17^{\circ} 10' 39''$  E., S. for *Nestorsgrund*, til  $61^{\circ} 12' 21''$  N.  $17^{\circ} 10' 37''$  E.  
6. Stagen paa  $61^{\circ} 12' 15''$  N.  $17^{\circ} 09' 17''$  E., NE. for en  $2,3$  m Grund, til  $61^{\circ} 12' 16''$  N.  $17^{\circ} 09' 17''$  E.  
III. Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
7. Stagen med Kost paa  $61^{\circ} 11' 54''$  N.  $17^{\circ} 10' 24''$  E.  
8. Stagen paa  $61^{\circ} 11' 53''$  N.  $17^{\circ} 10' 23''$  E.  
9. Krydsstagen paa  $61^{\circ} 11' 52''$  N.  $17^{\circ} 10' 37''$  E.
- 1368. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Norrbyskären. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 28/1613. Stockholm 1932.)  
Den sorte Stage med Ballon paa  $63^{\circ} 26' 47''$  N.  $19^{\circ} 48' 30''$  E., ved *Grisselgrund*, er ombyttet med en Stage.
- 1369. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet W. om Germandö. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 28/1612. Stockholm 1932.)  
Stagen paa  $65^{\circ} 26' 06''$  N.  $22^{\circ} 05' 12''$  E., ved *Börstskärsgrund*, er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon.
- 1370. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Luleå mellem Esparna. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 28/1611. Stockholm 1932.)  
I. Følgende Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen paa  $65^{\circ} 25' 40''$  N.  $22^{\circ} 27' 56''$  E. ved *Klasgrundsbådan*.  
2. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 24' 24''$  N.  $22^{\circ} 29' 15''$  E., ved *N. Espen*.  
3. Stagen paa  $65^{\circ} 23' 00''$  N.  $22^{\circ} 30' 36''$  E., ved *Grillklippgrund*.  
4. Rød Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa  $65^{\circ} 22' 54''$  N.  $22^{\circ} 35' 45''$  E., ved *Torsgrund*.  
5. Stagen paa  $65^{\circ} 21' 18''$  N.  $22^{\circ} 37' 00''$  E., ved *Vernersgrund*.  
6. — —  $65^{\circ} 20' 30''$  N.  $22^{\circ} 38' 14''$  E., — —  
II. En sort Stage med 1 Ballon er udlagt paa  $65^{\circ} 23' 00''$  N.  $22^{\circ} 36' 30''$  E., NE. for *Torsgrund*.

- 1371. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Strömsund. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 26/1610. Stockholm 1932.)  
Stagerne paa  $65^{\circ} 48' 00''$  N.  $22^{\circ} 26' 25''$  E., ved NE.-Kanten af *Storgrundet*, er permanent inddraget.
- 1372. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet gennem Fjuksund. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 26/1609. Stockholm 1932.)  
1. Stagen paa  $65^{\circ} 39' 06''$  N.  $22^{\circ} 36' 15''$  E., ved *Nilens Grund*, er permanent inddraget.  
2. Stagen med Kost tæt ved den i (1) nævnte Plads er ombyttet med en Stage med 2 opadvendte Koste.
- 1373. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Siknäs mellem Faröarna. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 26/1608. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen paa  $65^{\circ} 48' 47''$  N.  $22^{\circ} 44' 30''$  E.  
2. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 48' 21''$  N.  $22^{\circ} 45' 20''$  E.  
3. Sort Stage med 1 Ballon paa  $65^{\circ} 47' 03''$  N.  $22^{\circ} 46' 48''$  E., ved *Cyprusgrund*.  
4. Stagen paa  $65^{\circ} 46' 28''$  N.  $22^{\circ} 47' 20''$  E., ved *Rödsankan*.
- 1374. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kalix. Ledebaaker opført.**  
(U. f. s. Nr. 26/1607. Stockholm 1932.)  
Som Ledemærker i Løbet mellem *Vallen* og *Filipsborg* er opført to Sæt Ledebaaker, som følger:  
I. 1. *Vallen norra* paa  $65^{\circ} 49' 51''$  N.  $23^{\circ} 10' 30''$  E. En hvid Stangbaake med Trekant med Spidsen opad.  
2. *Vallen södra* paa  $65^{\circ} 49' 49''$  N.  $23^{\circ} 10' 31''$  E. En hvid Stangbaake med Trekant med Spidsen nedad.  
Afstanden mellem Baakerne, der er overet i Pejling  $158^{\circ}$ , er 75 m.]  
II. 3. *Filipsborg östra* paa  $65^{\circ} 50' 05''$  N.  $23^{\circ} 10' 00''$  E. En hvid Stangbaake med Trekant med Spidsen opad.  
4. *Filipsborg västra* paa  $65^{\circ} 50' 07''$  N.  $23^{\circ} 09' 55''$  E. En hvid Stangbaake med Trekant med Spidsen nedad.  
Afstanden mellem Baakerne, der er overet i Pejling  $305^{\circ}$ , er 125 m.
- 1375. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kalix. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 26/1606. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Rød Tønde paa  $65^{\circ} 50' 20''$  N.  $23^{\circ} 10' 12''$  E., ved *St. Fiskets* NW.-Pynt.  
2. Sort Tønde paa  $65^{\circ} 50' 20''$  N.  $23^{\circ} 09' 59''$  E., ved *Filipsborg* Landgrund.  
3. Sort Tønde paa  $65^{\circ} 50' 05''$  N.  $23^{\circ} 10' 10''$  E., ved *Vallviken*.  
4. Sort Tønde paa  $65^{\circ} 49' 56''$  N.  $23^{\circ} 10' 31''$  E., ved *Vallviken*.  
5. Rød Tønde paa  $65^{\circ} 49' 59''$  N.  $23^{\circ} 10' 30''$  E., ved *L. Fiskets* SW.-Rev.  
6. Rød Tønde paa  $65^{\circ} 49' 54''$  N.  $23^{\circ} 10' 58''$  E., ved *L. Fiskets* S.-Rev.  
7. Stagen paa  $65^{\circ} 48' 12''$  N.  $23^{\circ} 13' 50''$  E.  
8. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 46' 55''$  N.  $23^{\circ} 17' 45''$  E.  
9. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 41' 14''$  N.  $23^{\circ} 25' 30''$  E., ved *St. Gubben*.
- 1376. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Båtskärsnæs N. om Tunnskärsällar. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 26/1605. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen paa  $65^{\circ} 46' 16''$  N.  $23^{\circ} 27' 49''$  E., ved *Manningham*.  
2. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 46' 18''$  N.  $23^{\circ} 27' 38''$  E., ved *S. Sonaholms grund*.  
3. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 46' 12''$  N.  $23^{\circ} 28' 18''$  E., ved *Stenströms grund*.  
4. Stagen paa  $65^{\circ} 46' 05''$  N.  $23^{\circ} 28' 59''$  E., ved *Tunnskärs S.-grund*.  
5. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 46' 08''$  N.  $23^{\circ} 29' 12''$  E., ved *Tunnskärs N.-grund*.  
6. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 46' 04''$  N.  $23^{\circ} 29' 39''$  E., ved *Gåra grund*.  
7. Stagen paa  $65^{\circ} 46' 00''$  N.  $23^{\circ} 30' 04''$  E., ved *Tunnskärs N.-grund*.  
8. Stagen paa  $65^{\circ} 45' 48''$  N.  $23^{\circ} 30' 53''$  E., ved *Tunnskärs E.-grund*.



9. Stagen paa  $65^{\circ} 45' 29''$  N.  $23^{\circ} 31' 24''$  E., ved *Santhgates grund*.  
 10. Stagen med 2 nedadvendte Koste paa  $65^{\circ} 45' 42''$  N.  $23^{\circ} 31' 22''$  E., ved *Malgrund's klack*.  
 11. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 45' 15''$  N.  $23^{\circ} 32' 42''$  E., ved *Malgrund*.  
 12. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 45' 04''$  N.  $23^{\circ} 33' 35''$  E., ved *Malgrund's S.-klack*.

**1377. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet W. om Halsö. Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 26/1604. Stockholm 1932.)

I. Følgende Sømærker er permanent inddraget:

1. Stagen paa  $65^{\circ} 43' 37''$  N.  $23^{\circ} 28' 50''$  E. ved *Boskärsgrund*.
2. Stagen paa  $65^{\circ} 44' 39''$  N.  $23^{\circ} 28' 50''$  E. ved *Vippgrund's sten*.

II. Stagen med Kost tæt ved den i I (2) nævnte Plads er ombyttet med en Stage med 2 opadvendte Koste.

**1378. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet N. om Seskar. Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 26/1603. Stockholm 1932.)

I. Følgende Sømærker er permanent inddraget:

1. Stagen paa  $65^{\circ} 45' 36''$  N.  $23^{\circ} 45' 12''$  E.
2. Stagen og Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 45' 36''$  N.  $23^{\circ} 45' 04''$  E.
3. En Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa  $65^{\circ} 45' 38''$  N.  $23^{\circ} 44' 57''$  E.

**1379. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Salmis Havn. Sømærker inddraget.**

(U. f. S. Nr. 26/1602. Stockholm 1932.)

Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:

1. Stagen med Kost paa  $65^{\circ} 47' 20''$  N.  $24^{\circ} 01' 45''$  E.
2. Stagen paa  $65^{\circ} 47' 20''$  N.  $24^{\circ} 01' 30''$  E.

**1380. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 28/1752. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c.  $60^{\circ} 26'$  N.  $19^{\circ} 12'$  E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 25/1176 1932.)

**1381. Finland. Finske Bugt. Porkkala-Kallbåda Fyr. Taagesignal gives atter.**

(U. f. S. Nr. 19/541. Helsingfors 1932.)

Taagesignalet ved *Porkkala-Kallbåda* Fyr paa c.  $59^{\circ} 52'$  N.  $24^{\circ} 18'$  E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 25/1177 1932.)

(Se Tillæg.)

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

**1382. Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsol.**

Fra den 16. til den 26. August d. A., begge Dage inklusive, vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Køge Bugt* m. v.

Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallellellene gennem *Køge Sømække*.

Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænser.

I de samme Dage vil der paa samme Skydeplads blive afholdt Skydning om Dagen.

**1383. Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 28/1761. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Svinbådan* paa c.  $56^{\circ} 10'$  N.  $12^{\circ} 31'$  E. vil omkring den 3. August d. A. midlertidigt blive ombyttet med et Reservefyrskib, som paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignaler bliver uforandret. Nærmere Meddelelser fremkommer ikke. Derimod gives Meddelelse om Hovedfyrskibets Genudlægning.

## 1384. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 28/1760. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Malmö redd* paa c. 55° 38' N. 12° 57' E. ombyttes omkring den 2. August d. A. midlertidig med et Reservefyrskib, som paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakteren bliver uforandret. Taagesignalerne med Tyfon erstattes med Klokkesignaler, 4 Slag mindst hver 2<sup>m</sup>. Hver Gang Dampfærgen ventes at passere til *Malmö*, affyres under Taage og Tykning et Kanonskud hver 4<sup>m</sup> i en halv Times Tid. Nærmere Meddelelse om Ombytningen fremkommer ikke. Derimod gives Meddelelse om Hovedfyrskibets Genudlægning.

## 1385. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb S.

Oplysning om Løb og Afmærkning.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 27/1314 1932 meddeles, at den rød- og hvidstribede Klokketønde ved S.-Enden af *Klørdyb* ligger i Baakelinien paa 54° 50' 35" N. 10° 33' 08" E. Baakelinien Retning er 343°<sub>5</sub>. Løbet med tilhørende Afmærkning ligger c. 90 m E.-ligere end angivet i Kortene.

(E. f. S. Nr. 27/1314 1932. Kort Nr. 297, 241, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 566. Fyr-Fort. Nr. 707 B, Søm.-Fort. Side 86, Nr. 1.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1386. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Ordrup Næs. Skydning.

Den 23., 24., 25., 27., 29. og 30. August d. A. i Tiden mellem Kl. 0900 og 1500 afholdes Skarpskydning med Kanoner fra Egnen W. for *Hove* Skov og omkring *Kaarup* Skov, navnlig mod Maal paa *Ordrup Næs*. Som Tegn paa, at der skydes, vil der paa Næsset fra Kl. 0800 være rejst en Signalmast med sort Kugle.

I den Anledning advares alle mod i nævnte Tidsrum at færdes i den Del af *Sejersø* Bugt, der ligger uden om *Ordrup Næs* og begrænses af en Linie N.—S. 3 km W. for Næsset og en Linie fra *Hove* Skov gennem et Punkt 3 km N. for Næsset. c. 55° 50'<sub>5</sub> N. 11° 22' E.

## 1387. Danmark. Kattegat. Ebeltoft Vig. Skydning.

I Terrænet om *Fuglsø* paa *Mols* vil der blive afholdt Skarpskydning med Gevær i Dagene 25., 26. og 27. August d. A. Skydningerne foretages fra Kl. 1000 til Kl. 1500 i Terrænet mellem *Bogenso*, *Elbjærg* og W. om *Fuglsø*, til c. 1600 m S. for *Fuglsø*, hvilket Terræn tillige med Stranden der ud for er afspærret i Skydetiden.

Projektiler eller Sprængstykker af saadanne vil kunne falde i *Ebeltoft Vig* indtil højst 3½ km fra *Molskysten*.

Paa Skydedagene vil der blive hejst rødt Flag med hvid Spuns 1 Time før Skydningernes Begyndelse paa *Elbjærg* NW. for *Fuglsø* og paa Bakken E. for *Særbæk* Dampskibsbro. Naar Dagens Skydninger er endt, nedhales Flagene.

*Særbæk* Bro: c. 56° 10'<sub>3</sub> N. 10° 31'<sub>6</sub> E.

Yderligere foretages Skarpskydning med Gevær i nogle Dage i August d. A. i Terrænet mellem Stranden, *Vigabgaarden* og Slusemøllem ved *Vængesø*. Terrænet er afspærret i Skydetiden, og der vil blive hejst rødt Flag med hvid Spuns paa Bakkerne ved *Rye Skanse* og S. for *Fuglevadgaard*.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1388. Nordsøen. Noord-Hinder NE. Oplysning om Vrag.

(B. a. Z. Nr. 162/1666. 's-Gravenhage 1932.)

Dybden over Vraget af Dampskibet *Tubantia* er nu 20 m. De udlagte Tønder er inddraget med Undtagelse af en hvid og sort, vandret sribet Fortøjtønde, som ligger paa 51° 48' 30" N. 2° 51' 00" E.

(E. f. S. Nr. 24/1220 1930. Kort Nr. 264.)

**1389. Tyskland. Helgoland og Steingrund. Afmærkning forandret.**

(N. f. S. Nr. 27/2155. Berlin 1932.)

1. Rød Spirstønde *A 1* ved S.-lige Indløb paa  $54^{\circ} 10' 02''$  N.  $7^{\circ} 54' 28''$  E. er permanent inddraget.

2. Nedennævnte Tønder er flyttet, som følger:

a. Sært Baaketønde *Hog Stean* til  $54^{\circ} 19' 41''$  N.  $7^{\circ} 54' 09''$  E.

b. I S.-lige Indløb:

Sort Spidstønde *1* til  $54^{\circ} 10' 08''$  N.  $7^{\circ} 54' 27''$  E.Sort Spidstønde *2* til  $54^{\circ} 10' 32''$  N.  $7^{\circ} 54' 22''$  E.Rød Spirstønde *A* til  $54^{\circ} 09' 57''$  N.  $7^{\circ} 54' 28''$  E.Lystønde *B* til  $54^{\circ} 10' 15''$  N.  $7^{\circ} 54' 39''$  E.c. Lystønde *Steingrund Süd* til  $54^{\circ} 13' 12''$  N.  $8^{\circ} 03' 00''$  E.

(Kort Nr. 264.)

**1390. England. Themsen Anduvning. Four Fathoms Channel. West Middle Buoy flyttet.**

(N. t. M. Nr. 31. Trinity House. London 1932.)

Sort Spidstønde *West Middle* er paa Grund af *Spile Sand's* Udvidelse S. efter flyttet c.  $0,125$  Sm S. efter og ligger nu  $1,9$  Sm  $254^{\circ}$  fra *Middle Ground* Baake. c.  $51^{\circ} 26\frac{1}{2}'$  N.  $0^{\circ} 57'$  E.**1391. England. Themsen Munding. Middle Gunfleet Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 33. Trinity House. London 1932.)

Paa Grund af at Dybden er aftaget betydeligt er den sorte Spidstønde *Middle Gunfleet* flyttet  $0,15$  Sm SSE. efter til  $51^{\circ} 47' 24''$  N.  $1^{\circ} 23' 30''$  E. Tønden ligger nu i 10 m Vand  $2,26$  Sm  $55^{\circ}$  fra *Gunfleet* Fyr.**1392. England. Cross Sand Fyrskib ombyttet.**

(N. t. M. Nr. 35. Trinity House. London 1932.)

*Cross Sand* Fyrskib paa c.  $52^{\circ} 38' 1^{\circ} 57'$  E. er ombyttet med et Fyrskib, hvor Fyrlanternen er fast anbragt paa et Taarn midtskibs. Fyrskibet fører intet Dagmærke. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.

(Kort Nr. 264.)

**1393. England. Haisborough Sand. North Haisbro' Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 33. Trinity House. London 1932.)

Af Hensyn til en mindre Udvidelse af Hovedet af *Haisborough Sand* NW. efter er den kugleformede, sorte og hvide, vandret sribede Tønde *North Haisbro'* flyttet c.  $0,2$  Sm NW. efter og ligger nu  $10,25$  Sm  $15^{\circ}$  fra *Haisborough* Fyr.c.  $52^{\circ} 59'$  N.  $1^{\circ} 37'$  E.**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1394. Portugal. Tajo Munding. Cacilhas Fyr og Taagesignal forandret.**

(N. f. S. Nr. 25/1967. Berlin 1932.)

*Cacilhas* Fyr paa c.  $38^{\circ} 41',2$  N.  $9^{\circ} 08',8$  W. er forandret og viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hver  $2,5^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1^s$ .Taagesignal afgives nu med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .**1395. Portugal. Tajo Munding. Belem Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 25/1967. Berlin 1932.)

*Belem* Fyr paa c.  $38^{\circ} 41',4$  N.  $9^{\circ} 12',9$  W. er forandret og viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver  $2,5^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1^s$ .**1396. Nova Scotia. Cape Breton Island W.-Kyst. Port Hood. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 26/1735. Washington 1932.)

Fyret paa W.-Siden af Yderenden af Bølgebryderen ved *Port Hood* er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.  $46^{\circ} 01' (01'')$  N.  $61^{\circ} 33' (09'')$  W.

- 1397. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. East Penobscot Bugt. Eagle Island Fyr. Taagesignal oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 26/1736. Washington 1932.)  
Ved *Eagle Island* Fyr paa c.  $44^{\circ} 13' N.$   $68^{\circ} 46' W.$  er oprettet et Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver  $20^s$ .  
(E. f. S. Nr. 21/1006 1932.)
- 1398. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound Indløb. Pollock Rip Fyrskib. Radiofyr Bølgelængde og Udsendelsestider i klart Vejr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1808. Washington 1932.)  
Bølgelængden for *Pollock Rip* Fyrskibs Radiofyr paa c.  $41^{\circ} 36' N.$   $69^{\circ} 51' W.$  er forandret til 1056 m (284 k/p).  
Radiosignalet afgives uafbrudt under Taage og i usigtbart Vejr samt daglig i klart Vejr i det 3. Kvarter af hver Time. De tidligere Udsendelsestider er ophørt.
- 1399. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound Fyrskib. Radiofyr Bølgelængde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 26/1738. Washington 1932.)  
*Vineyard Sound* Fyrskibs Radiofyr Bølgelængde er forandret til 949 m (316 k/p). Iøvrigt uforandret.  $41^{\circ} 22' (47'') N.$   $71^{\circ} 00' (00'') W.$
- 1400. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith Fyr. Radiofyr Bølgelængde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 26/1739. Washington 1932.)  
*Point Judith* Radiofyr Bølgelængde er forandret til 1034 m (290 k/p). Iøvrigt uforandret. c.  $41^{\circ} 22' N.$   $71^{\circ} 29' W.$
- 1401. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Block Island Southeast Fyr. Radiofyr Bølgelængde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 26/1740. Washington 1932.)  
*Block Island Southeast* Radiofyr Bølgelængde er forandret til 949 m (316 k/p). Iøvrigt uforandret. c.  $41^{\circ} 09' N.$   $71^{\circ} 33' W.$
- 1402. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Sandy Point Fyr. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1817. Washington 1932.)  
Taagesignalet ved *Sandy Point* Fyr paa c.  $39^{\circ} 01' N.$   $76^{\circ} 23' W.$  er forandret til Et-Stød hver  $15^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $12^s$ .  
(E. f. S. Nr. 22/1058 1932.)
- 1403. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Bodie Island Fyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 26/1746. Washington 1932.)  
Omkring den 20. September d. A. vil *Bodie Island* Fyr paa c.  $35^{\circ} 49' N.$   $75^{\circ} 34' W.$  blive forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $22,5^s$ .

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

- 1404. Guadeloupe. Pointe-à-Pitre. Ilet à Gozier. Fyr atter tændt og forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1826. Washington 1932.)  
*Ilet à Gozier* Fyr paa c.  $16^{\circ} 12' N.$   $61^{\circ} 30' W.$  er atter tændt og viser nu rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .  
(E. f. S. Nr. 22/1061 1932.)

- 1405. Brasilien. Pernambuco Red. Picão (Recife) Fyr atter tændt.**  
(N. f. S. Nr. 29/2386. Berlin 1932.)  
*Picão* Fyr paa c.  $8^{\circ} 03' S.$   $34^{\circ} 52' W.$  er atter tændt. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 14<sup>s</sup>. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 16, Sm. Hvidt, øttekantet Stentaarn.  
(E. f. S. Nr. 40/2217 1931.)
- 1406. Brasilien. Port São Francisco. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1139. London 1932.)  
En Muddergrund med 3, m ligger paa c.  $26^{\circ} 14' S.$   $48^{\circ} 39' W.$ , 0, Sm  $293^{\circ}$  fra W.-Spidsen af *Cruz (Pedras) Point*.
- 1407. Uruguay. Rio de la Plata. Isla de Lobos. Radiofyr opføres.**  
(N. f. S. Nr. 29/2388. Berlin 1932.)  
Et Radiofyr er for Tiden under Opførelse paa c.  $35^{\circ} 01', S.$   $54^{\circ} 53', W.$ , ved Fyret.
- 1408. Colombia W.-Kyst. Tumaco Red. El Morro-Island Fyr midlertidig slukket.**  
(N. t. M. Nr. 27/1830. Washington 1932.)  
*El Morro Island* Fyr paa  $1^{\circ} 50' (50'') N.$   $78^{\circ} 43' (50'') W.$  er for Tiden slukket.
- 1409. San Salvador. La Libertad. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1832. Washington 1932.)  
Fyret paa Enden af Pieren ved *La Libertad* paa  $13^{\circ} 28' (40'') N.$   $89^{\circ} 19' (20'') W.$  er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 8<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.
- 1410. Mexiko W.-Kyst. Revilla Gigedo Gruppen. Socorro Island. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 27/1833. Washington 1932.)  
Et Skær med en mindste Dybde af 2, m rapporteres at ligge paa  $18^{\circ} 44' (30'') N.$   $111^{\circ} 00' (30'') W.$ , ved Anduvningen til *Grayson Cove*, ved S.-Siden af *Socorro Island*, c. 0, Sm  $128^{\circ}$  fra *Double Pinnacle Rock*.
- 1411. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Half Moon Bugt. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 37/1835. Washington 1932.)  
Et fritliggende, lodretstaaende Skær, hvorover Dybden er 1, m og Dybderne uden om fra 5, m til 7, m rapporteres at ligge paa  $37^{\circ} 28' (16'') N.$   $122^{\circ} 28' (44'') W.$ , paa *Southeast Reef, Halfmoon Bugt*. Skæret er farligt for alle Fartøjer, da der i moderat Væjr ikke er noget nævneværdigt Braad over det, og da der er dybt Vand tæt ind til det.
- 1412. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Del Marr Landingssted SW. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 37/1836. Washington 1932.)  
Dampere *Samora* rapporteres at have rørt ved et Skær paa  $38^{\circ} 43' (45'') N.$   $123^{\circ} 31' (40'') W.$ , c.  $\frac{3}{4}$  Sm SW. for *Del Marr Landingssted*.

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

- 1413. Italien. Tyrenske Hav. Meloria Banke. Oplysning om Fyrskib.**  
(A. a. N. Nr. 124/319. Genua 1932.)  
Reservefyrskibet, der midlertidig har været udlagt paa c.  $43^{\circ} 36' N.$   $10^{\circ} 11' E.$ , ved W.-Siden af *Meloria Banke*, er indgaaet i den permanente Afmærkning som Fyrskib ved nævnte Banke.  
(E. f. S. Nr. 8/348 1932.)
- 1414. Italien. Tyrenske Hav. Agropoli Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 117/304. Genua 1932.)  
*Agropoli* Fyr paa c.  $40^{\circ} 21' N.$   $14^{\circ} 59' E.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 0,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 8,5<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.

- 1415. Malta. Valetta. Grand Harbour. Radiomaster fjernet.**  
(N. t. M. Nr. 1076. London 1932.)  
De to Radiomaster henholdsvis  $0,203$  Sm  $30\frac{1}{2}^\circ$  og  $0,22$  Sm  $42\frac{1}{2}^\circ$  fra *S. Filippo Kirke, Senglea*, er fjernet.  
*Fort St. Angelo*: c.  $35^\circ 53'$  N.  $14^\circ 31'$  E.
- 1416. Grækenland. Korinth-Kanal atter aaben for Trafik.**  
(N. f. S. Nr. 29/2368. Berlin 1932.)  
*Korinth-Kanal* er atter aaben for Gennemsejling med Undtagelse af hver Torsdag fra Kl. 0600—Kl. 2000.  
W.-lige Indløb: c.  $37^\circ 57'$  N.  $22^\circ 58'$  E.  
(E. f. S. Nr. 18/812 1932.)
- 1417. Tunis. Jerba Island. Lystønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 1116. London 1932.)  
Den sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, i Nærheden af *Jerba Island*, er flyttet c.  $1\frac{1}{2}$  Sm W. efter og ligger nu paa c.  $33^\circ 57'$  N.  $10^\circ 50'$  E.,  $4,4$  Sm  $341^\circ$  fra *Huut-suk Fyr*.

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

- 1418. Forindien W.-Kyst. Calicut. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 1129. London 1932.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c.  $11^\circ 44'$  N.  $75^\circ 42'$  E.,  $3,875$  Sm  $242\frac{1}{2}^\circ$  fra *Calicut* hvide Gruppe-Blinkfyr.
- 1419. Bengalske Bugt. Coromandel Kysten. Armagon Fyr nedlægges.**  
(N. t. M. Nr. 1130. London 1932.)  
Omkring den 1. August d. A. nedlægges *Armagon* ubevogtede, hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $13^\circ 53'$  N.  $80^\circ 12'$  E. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.
- 1420. Birma. Martaban Bugt. Rangoon Floden Anduvning. Western Channel. Fyrskib flyttet. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1067. London 1932.)
1. Fyrskibet *Fairway* er flyttet  $1,88$  Sm i Retningen  $128^\circ$  til  $16^\circ 15' 58''$  N.  $96^\circ 18' 06''$  E.
  2. *Lower Western Tønde* paa c.  $16^\circ 19'$  N.  $96^\circ 17'$  E. er permanent inddraget.
  3. *Lower Eastern Tønde* paa c.  $16^\circ 21'$  N.  $96^\circ 20'$  E. er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s.
  4. En sort Stumtønde med Ballon, *Centre Western*, er udlagt paa  $16^\circ 21' 39''$  N.  $96^\circ 18' 17''$  E.
  5. Lystønden *Centre Western* tæt N. for (4) er permanent inddraget.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1421. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.**  
Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:
- a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftsted ved *Logstor* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstor Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvagen kommer til at betegne Skiftstedet.
  - b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftsted ud for *Taasinge Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dolmanden* forandres til Risprikker.

*Løbet forbi Marstal.* Det nuværende Skiftested ud for *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorved Skibe, kommende fra *Klørdyb*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.

De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.

(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)

**1422. Finland. Helsingfors. Alberga. Oplysning om Radiopejlstation.**

(U. f. s. Nr. 18/540. Helsingfors 1932.)

Den i Nærheden af *Helsingfors* beliggende nye Radiopejlstation paa *Alberga* paa  $60^{\circ} 13' 02''$  N.  $24^{\circ} 49' 52''$  E. giver Pejlinger til Forsøg paa Bølgelængderne 600 m og 800 m. Der kan anmodes om Pejlinger gennem *Helsingfors* Radiostation paa 90 m Bølgelængde eller gennem *Hangö* Radiostation paa 600 m Bølgelængde.

*Helsingfors* Radiostation er aaben daglig fra Kl. 0900 til Kl. 2100.

(Kort Nr. 276.)

**1423. Tyskland. Norddeich Radio. Vejrmedling for Nordlige Atlanterhav.**

(N. f. S. Nr. 28/2238. Berlin 1932.)

*Norddeich* Kystradiostation (DAN) paa  $53^{\circ} 36' 26''$  N.  $7^{\circ} 18' 32''$  E. afgiver nu Vejrmedling for *Nordlige Atlanterhav* Kl.  $11^{\text{h}} 48^{\text{m}}$ . G. M. T. med Bølgelængde 23,81 m (12600 k/p). Desuden udsendes stadig Vejrmedling for samme Omraade Kl.  $12^{\text{h}} 05^{\text{m}}$  med Bølgelængde 2290 m (131 k/p).

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1424. Danmark. Møen S.-Kyst. Klintholm Havn. Tilsanding.**

I Indløbet til *Klintholm* Havn samt i Yderhavnen er sket en Tilsanding, saaledes at Dybden her er aftaget. Dybden er dog mindst 2,8 m.

c. 10 m E. for den Bølgebryder, der gaar i Forlængelse af W.-Molen, er Dybden c. 2,1 m.

c.  $54^{\circ} 57',_{11}$  N.  $12^{\circ} 28',_{3}$  E.

(Havnelods, Side 95).

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

**1425. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Lystønder og Klokketønder genudlagt.**

Lystønderne *Middelgrund* og *Rudkøbing Løb N.* samt Klokketønderne *Middelgrund*, *Stenodde*, *Rudkøbing Løb N.*, *Stryno S.* og *Hovvig* er atter udlagt paa Station.

*Middelgrund* Klokketønde: c.  $55^{\circ} 01'$  N.  $10^{\circ} 41'$  E.

(E. f. S. Nr. 24/1161 1932.)

**1426. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Rudkøbing S. Klokketønde genudlagt, flyttet og forandret.**

Den røde Klokketønde *Rudkøbing S.* paa  $54^{\circ} 55'$  ( $38''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $53''$ ) E. er atter udlagt og flyttet c. 500 m SW. efter til tæt ved den rød- og hvidstribede Anduvningsballon paa  $54^{\circ} 55'$  ( $27''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $32''$ ) E. Samtidig er Klokketønden malet hvid.

(E. f. S. Nr. 52/2798 1931 og 24/1161 1932. Kort Nr. 302, 297, 221, 241 og 298. Danske Lods, Side 563. Fyr.-Fort. Nr. 703. Søm.-Fort. Side 88, Nr. 30).

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:	
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lambert	
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .		
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .		
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose, »Newcastle	
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .		
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .		
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lambert	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .		
Methil, 82, East High Street . . . . .		
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} »Lambrose	
HULL, Prudential Buildings . . . . .		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .		
Immingham, Dock Offices . . . . .	} »Lambrose »Grimsby	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

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

# O

wners' &

# C

aptains' 

# C

ode

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

Price 13/- postage paid.

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

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

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



BRUG

## Holzapfel's

### Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

### L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### Toldbodens Motorfærg

ved N. P. Winding (V. Steen's Effl.) anbefaler sig med

## MOTORBADE

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trossføring

### Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13.717

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLOF & Co.

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

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

### WASA

Dampskibs- & Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
 København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.

Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.  
 Tel.-Adr. LENNART, WASA

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

### WASA (Finland)

Medlemmer af  
 THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

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

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

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

## O.Y. LAINE & NORDLUND LTD.

RAUMA &amp; DISTRIKT, Finland

Skibsmæglere — Dampskibsagenter — Befragtning  
 Spedition — Assurance — Tommeragenter

Agenter for: Finska Ångfartygs Aktiebolaget  
 Det Forenede Dampskibsselskab, København

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference  
 Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA Coder: A. 1 — Scotts 96  
 New Zebra — The Boe Code

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

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
 Forsikring — Havariagenter — Speditører

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

Dansk Vicekonsulat

### RÄFSÖ & MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

### HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

## O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

### ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
 Spansk Vicekonsulat

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

### BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
 Telf. Central 1504.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 31

FREDAG 29. JULI 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### OPHJÆLPNING AF SKIBSFARTEN

Det internationale Handelskammer har nu nedsat den bedede Komite af Ekspertter, der skal overveje, hvorledes Skibsfarten bedst hjælpes ud af den Misère, som Krig, Krise og planløs Økonomi har skabt. Som Formand for denne Komite har Handelskammeret udpeget Dr. Wilhelm Cuno, den tidligere tyske Rigskansler og Hamburg-Amerika Liniens nuværende Generaldirektor. Dr. Cuno er som bekendt en fremragende Nationaløkonom. Han fik sin Uddannelse i det tyske Riges Finansministerium, og var i Krigens første Aar i sin Stilling som Chef for Finansministeriets krigs-økonomiske Afdeling ikke langt fra at være Rigets finansielle Diktator. Naar Scandinavian Shipping Gazette kalder Handelskammerets Beslutning med Hensyn til Geheimrat Cuno's Overtagelse af Komiteens Formandssæde for et lykkeligt Valg er dette næppe nogen Overdrivelse. Dr. Cuno er som skabt til at være Formand for en saadan Komité. Han sidder inde med alle tænkelige Kvalifikationer, teoretiske saavel som praktiske, han ejer den Myndighed, den Sum af Erfaring, Viden og helstøbt Karakter, som Englænderne kalder *commanding personality*, og som hos ham er parret med stor Charme. I Overtalelsens Kunst overgaas han næppe af nogen. Naar Ballin, Hamburg Amerika Liniens geniale Skaber, i sin Tid valgte Dr. Cuno som Medarbejder og udpegede ham som sin Efterfølger, var det ikke nogen Tilfældighed; Ballin var en af sin Perodes bedste Menneskekendere.

»World Trade«, det Internationale Handelskammers officielle Organ, udtaler, at Komiteens Hovedproblem antagelig vil blive at finde en akceptabel Maade at kompensere de Redere, hvis Baade maa lægges op og hugges op. Det finder Baltic and International Maritime Conference's Forslag om at skabe en særlig Fond ved at opkræve Havnepenge paa alle Skibe, noget i Retning af den spanske »Derramas Lov«, som særdeles fristende. Bladet dvæler ved den behagelige Forskel mellem Conferencens Forslag og den spanske Lov: den sidste tilstræber forøget Bygning af Tonnage, den førstnævnte paakrævet Reduktion. Bladet hilser ligeledes med Glæde, at »Jordbunden bliver dyrket af International Shipping Conference« og citerer denne Conferences London-Resolution med stor Tilfredshed.

Meningerne om det tvungne Samarbejde mellem Rederne med Hensyn til Oplægning, Ophugning og Centraladministration er imidlertid meget delte. Sir Arthur Sutherland, Bart, den bekendte Newcastle-Reder og tidligere Formand for Chamber of Shipping, har fornylig paa sit Selskabs Generalforsamling udtalt, at han ikke tror paa den »Art økonomisk Kvaksalveri«. Enhver maa klare sit, mener han. Og han staar ikke alene med den Mening, som forøvrigt for hans Vedkommende delvis er baseret paa den Overbevisning, at Fagets mindre loyale Dyrkere ikke vilde holde eventuelle Aftaler og derved gøre en saadan Ordning illusorisk.

## BLOTER VI GAMLE GUDER?

Igen er Verden blevet opskræmmet af en Tragedie til Søs. Den tyske Marines Skoleskib, Staalskibsskonnerten »Niobe« kæntrade i en Tordenbyge og sank i Nærheden af Femern; 69 vordende Søofficerer satte Livet til. Fra Byen ramte det over-riggede Skib og til det forsvandt under Havets Overflade hengik kun tre Minutter. Der er fra tysk Side fremsat den Teori, at den voldsomme Byge har knækket Masterne, og at Skibet da er krænget over og med Kølen i Vejret gaaet til Bunds. Dette er næppe Tilfældet. Staalmasterne har sikkert holdt, men det kolossale Sejlpres har givet Skibet en saadan Krængningsvinkel, at det ikke kunde retle sig, og Vandet er strømmet ned gennem de aabne Luger og tvunget Skibet til Bunds og samtidig forhindret de 69 unge Mennesker i at komme paa Dækket.

Det er gaaet »Niobe«, som det er gaaet allfor mange andre Skoleskibe og saa mange af de store Sejlskibe med de mæglige Arealer af Sejldug — den uventede Byge blev deres Bane. Vi hører denne Gang som saa ofte før, at Skibet var ballastet saadan, at det hogstavelig talt ikke kunde kæntrade. Vindenes Dæmon lader haant om Menneskenes Kalkulationer, naar han kan arbejde paa en saa gigantisk Overflade som en Fuldriggers Sejldugsareal. Der er jo endnu mange fortræffelige Folk, der sværger til Sejlskibsuddannelsen. Det er navnlig dens karakterdannende Egenskaber, man fæster sig ved. For selve Livet ombord har ikke overdrevent meget tilfælles med Lærlingenes fremlidige Arbejde, hvad enten dette nu bliver i en Undervandsbaad eller et oceanflyvende Dieselpassagerskib, i en Kampkrydser eller Olie-tankbaad. Der er Lande, store Søfartslande, hvor man er gaaet væk fra den tvungne Sejlskibsuddannelse, men hvor der vedblivende høres Røster om, hvor ønskeligt det var, om den kunde genindføres. Paa den anden Side er i stadig Vækst Antallet af dem, der kræver Sejlskibsuddannelsen afløst, erstattet af en Uddannelse, der holder Trit med selve Skibsfartens Udvikling. Sejlskibsuddannelsen var, hævder de, en Uddannelse for de Folk, der skulde ombord i et Sejlskib. De, der skal tjene Brødet i en Dampner eller et Dieselskib, kræver en hel anden Uddannelse. Man kunde ligesaa godt, siger de, forlange at alle Fremtidens Finansministre skulde have deres Uddannelse i Typograffaget, fordi Finansminister Bramsnæs, der begyndte sin Karriere ved Sæterkassen, har vist særlige Evner. Den straalende Sejlskibsperiode er os endnu saa nær, at vor Generation maaske ikke er helt uhildede Dommere i denne Sag. Vil den næste mene, at ved Opretholdelse af Kravet om Sejlskibsuddannelsen blotede vi gamle Guder?

## ARBEJDSLØSHED, KRISE OG FREM- TIDSUDSIGTER

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede ledige den 22. Juli 106,623; heraf var 14,849 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede). I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 98,267 og 10,342. Der er saaledes en Stigning paa 8,356 Mand.

Som det gaar her, gaar det hele Verden over. Arbejdsløsheden er blot endnu mere følelig andre Steder end her. Det værste er, at selv om Tiderne bliver bedre, vil det være umuligt at afskaffe Arbejdsløsheden, hvis Verden ikke kan enes om Fællesoptræden ogsaa paa dette Punkt. Vi har fremelsket Masseproduktion paa alle Felter. Halvdelen af den forhaandenværende Arbejdskraft kan fremstille saa mange Varer, at Markederne drukner i dem, medens den

anden Halvdel af Arbejdskraften — den arbejdsløse Del — ikke kan aftage nævneværdigt af denne Produktion af den meget gode Grund, at den intet har at købe for. Overfor dette Problem nytter Lapperier ikke. Naar Professor Cassel hævder, at Verden lider under, at de forskellige Stater ikke endnu er blevet enige om at genopbygge et nyt internationalt Pengesystem efter at det gamle saa haabløst er brudt sammen, er dette utvivlsomt rigtigt. Det er sikkert paa krævet i allerhøjeste Grad. Men selv om det internationale Pengesystem blev genopbygget — hvad det jo nok bliver — løser denne Genopbygning ikke det tragiske Arbejdsløsheds-Problem, der først og fremmest er skabt af det masseproducerende Maskineri. Problemet vil ejheller blive løst, hvis man i Ottawa, eller Geneve eller Lausanne enes om at afskaffe alle Toldgrænser og ophæve alle Importforbud. Vi vil faa færre Arbejdsløse, maaske, men Arbejdsløsheds-Problemet forbliver uløst. Det vil ogsaa gælde Skibsfarten. Færre Skibe, færre Sømænd, færre Havnearbejdere kan ordne Verdens maritime Transport end for ti Aar siden — Skibene er hurtigere og større, Last- og Lossegrejer langt mere effektive.

De Folk, der skabe Masseproduktion, Rationalisering og andre tekniske Vidundere, vil forhaabentlig ogsaa være i Stand til at finde Medicinen for Karikaturen af deres Snille. Det er ikke nogen let Opgave, men bliver den ikke løst, gaar vi sikkert uhyggelige Tider i Møde.

## PERSONALIA

### Dødsfald i Udlandet

Føreren af Store Nordiske Telegrafsekskabs Dampner »Pacific«, den 45-aarige Kaptajn Ejnar Christiansen, er afgaaet ved Døden af Kolera i Shanghai. Det var Kaptajn Christiansen, som vi omtalte i Foraaret reddede en hel Skibsbesætning ved Kinakysten. Den Afdøde efterlader sig Hustru og 3 Børn. Han var hjemmehørende i Stege, hvor endnu hans gamle Moder bor. For hende er Sønnens bratte Død af Kolera et tungt Budskab, efter at hun lige havde haft Brev fra ham, at han var saa godt tilfreds med sin nye Stilling herude i det fjerne Land.

### Dødsfald i Odense

Stevendor P. Simonsen, Chefen for det odenseanske Siloaktieselskab, er i Aften afgaaet ved Døden paa Odense Amtssygehus af en Galdestenslidelse, 79 Aar gammel. Den Afdøde var Medindhaver og Medstifter af Firmaet Simonsen & Møller og har beklædt en lang Række Tillidshverv.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### MUSSOLINI OG HANDELSSKRANKER

Confederazione dei Trasporti Marittime ed aerei (De italienske Rederes Organisation) holdt sidste Uge Aarsmøde og vedtog en Resolution, der udtrykte Beundring for den sunde Politik, som Premierminister Mussolini har fulgt for Fremme af den internationale Handel i Kamp mod nye Toldskranker, som er den værste Hindring for Skibsfartens Blomstring.

Yderligere, udtrykte Resolutionen, benyttede de italienske Skibsredere Lejligheden til at sige Regeringen Tak for dens Støtte af den italienske Handelsmarine, og det blev overdraget Rederiorganisationens Formand, Signor Pala, at overbringe denne Tak til Transportministeren, Grev Ciano.

Scandinavian Shipping Gazette.

## FINLANDS SKIBSFART 1931

Sjøfartsstyrelsens Meddelelser om Finlands Skibsfart 1931 er nu blevet offentliggjort. Som det var at vente, gjorde den økonomiske Depression sig gældende i 1931 med Hensyn til Vareomsætningen, idet saavel den inden- som den udenlandske Vareomsætning var stærkt aftagende. Indførslen gik saaledes ned fra 2.95 Mill. Vægttons til 2.50 Mill. eller 15.3 pCt., og Udførslen faldt fra 5.33 Millioner Vægttons til 4.40 Mill. Vægttons eller 17.4 pCt. Denne Nedgang i den samlede Vareomsætning influerede selv sagt paa Skibsfarten. Den totale ankomne og afgaaede Tonnage faldt med 1,164,136 NRT. eller fra 8,798,041 NT. i 1930 til 7,633,906 NT. i 1931. Udtrykt i Procent er Nedgangen 13.2. For ankomne Fartøjer er Faldet 14.4 pCt. og for afgaaede 12.1 pCt. Denne Nedgang i Tontallet rante ikke blot fremmede Skibe, men ogsaa ankomne finske Fartøjer, medens der for afgaaede finske Skibe er en mindre Opgang — paa 6,748 NT. — at spore.

Paa ankomne og afgaaede Skibe fordelte Tontallet sig saaledes:

	Ankomne NT	Afgaaede NT	Total NT
Finske Skibe . . . . .	1,050,012	1,063,677	2,113,689
Fremmede Skibe . . . . .	2,736,583	2,783,634	5,520,217
<b>Total . . . . .</b>	<b>3,786,595</b>	<b>3,847,311</b>	<b>7,633,906</b>

Udviklingen med Hensyn til den finske Tonnages Andel i Tontallet vil fremgaa af nedenstaaende Tabel:

Aar	Finsk Andel i ankomne Tonn.	Finsk Andel i afgaaede Tonn.	Finsk Andel i Total
1922 . . . . .	19.7	19.5	19.6
1923 . . . . .	16.1	16.1	16.1
1924 . . . . .	17.0	16.2	16.6
1925 . . . . .	16.7	16.1	16.4
1926 . . . . .	16.1	15.9	16.0
1927 . . . . .	16.5	15.8	16.2
1928 . . . . .	19.4	18.8	19.1
1929 . . . . .	21.4	20.9	21.1
1930 . . . . .	25.1	24.1	24.6
1931 . . . . .	27.7	27.6	27.7

Som det vil ses har de relative Tal for finske Skibe fra 1927 stadig været stigende.

Fordeler man Fartøjerne efter fragtel Vægtmængde (1,000 Vægttons) vil man med Hensyn til Indførslen faa følgende Tabel, hvoraf de fremmede Skibes Betydning vil fremgaa:

	1931		1930		1929	
	Vægtton	%	Vægtton	%	Vægtton	%
Finske . . . . .	813.1	38.2	786.3	30.6	782.1	28.0
Svenske . . . . .	198.1	9.3	213.4	8.5	299.1	10.7
Norske . . . . .	59.6	2.8	120.0	4.8	119.6	4.3
Danske . . . . .	86.8	4.1	123.0	4.9	201.3	7.2
Tyske . . . . .	647.9	30.4	855.9	34.1	985.2	35.3
Britiske . . . . .	80.2	3.8	132.7	5.3	124.5	4.5
Nederlandske . . . . .	21.7	1.0	30.5	1.2	27.6	0.9
Lettiske . . . . .	126.7	5.9	141.8	5.6	94.8	3.4
Estlandske . . . . .	70.2	3.3	97.9	3.9	108.7	3.9
Øvrige Nationer . . . . .	26.1	1.2	28.8	1.1	50.8	1.8

Som det vil ses er der Nedgang at spore for alle Lande undtagen Finland, Sverige og Letland.

Den tilsvarende Tabel for Udførslen viser følgende:

	1931		1930		1929	
	Vægtton	%	Vægtton	%	Vægtton	%
Finske . . . . .	982.2	24.6	1,058.1	19.3	1,038.4	15.8
Svenske . . . . .	913.4	23.6	1,006.4	18.2	1,181.5	18.0
Norske . . . . .	165.3	4.1	249.8	4.5	331.9	5.1
Danske . . . . .	421.3	10.5	303.3	7.1	635.7	9.7
Tyske . . . . .	833.3	20.8	1,307.6	23.7	1,524.7	23.2
Britiske . . . . .	133.6	3.3	348.8	6.3	537.1	8.2
Nederlandske . . . . .	153.8	3.8	221.0	4.0	261.1	4.0
Lettiske . . . . .	99.7	2.5	130.6	7.8	407.7	6.2
Estlandske . . . . .	150.6	3.8	236.8	4.3	163.7	2.5
Græske . . . . .	11.6	0.3	162.3	2.9	263.7	4.0
Nordamerikanske . . . . .	83.3	2.1	66.6	1.2	66.2	1.0
Øvrige Nationer . . . . .	23.9	0.6	44.0	0.7	148.6	2.3

Det fremgaaer heraf, at den almindelige Nedgang ikke har berørt finske, svenske, danske og nordamerikanske Skibes Andel i Finlands Udførsel.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 26. Juli 1932.

Juli plejer som bekendt at være den stille Maaned — Feriemaaeneden — og i Aar lader det til, at alle Rekorder vil blive slaact. Den forløbne Uge har i al Fald været ganske ualmindelig. Det er ingen Overdrivelse, naar Fragtmarkedet beskrives som kaotisk i enhver Henseende, og ikke nok med at Raterne er haabløse, men der er saa godt som intet at sejle med; den ene Baad efter den anden gaar hjem i Ballast selv fra Markeder, hvor man altid kunde regne med at faa Last — endog i daarlige Tider. For nylig blev der i London afholdt et Møde af Skibsfartens Mænd for at drøfte Situationens Alvor, og forhaabentlig vil det lykkes at etablere et Samarbejde paa den ene eller den anden Maade til alles bedste. Det er desværre en Kendsgerning, at mere eller mindre kunstige Foranstaltninger mødes med Skepsis selv af dem, som burde være nærmest til at støtte; men nu er det Alvor, og de, som har paataget sig Opgaven, vil sikkert ikke opgive Ævred, før enhver Mulighed har været forsøgt.

## TRÆLASTMARKEDET

Mangelen paa Laster gør sig stadig stærkt gældende. Resultatet bliver desværre, at mange Baade, som for nylig gik ud fra Oplægning, igen maa lægges op; at man oplevede det samme ifjor gør selvfølgelig ikke Stillingen bedre, men er ret bemærkelsesværdig. Enkelte Nationers Skibe, som har en Fordel i lave Løn-

ninger, billig Kost og Vedligeholdelse, kan bedre faa det til at gaa rundt og vil antagelig sejle saa længe, der er noget at sejle med. Af Slutninger i forrige Uge bemærkes:

720 Std. Sikeå & Piteå/Rouen 38/. 580 Std. Ryovaliniemi & Walkom/Rouen 165 Frcs. 800 Std. Ryovaliniemi/Calais 150 Frcs. 600 Std. Frederikshavn/Calais 150 Frcs. 850 Std. Kotka/Ostende 230 B.F. 500 Std. Kotka/Poole 34/9d. 675 Std. Kotka/Portsmouth 31/-. 430 Std. Kemi/Kings Lynn 38/- Aug. 38/9d. Sept. 440 Std. Kemi/Cork 45/-. 1,600 Fv. Uleåborg/Cardiff, tre Rejser, 33/-. 1,750 Fv. Uleåborg/Cardiff 31/6d.

Leningrad: 900 Std. Ghent 37/6d., 700 Fv. Boness 33/6d. 600 Std. Rotterdam 37/9 d., 1,450 Fv. Ghent 34/11/2d. 1,300 Fv. Tofte 28/6d.

Hvidehavet. Archangel: 1,120 Std. Cardiff 46/d., 1,100 Std. Hull 45/-. 1,600 Std. Sharpness 48/-. 1,250 Std. Belfast 45/-. 1,600 Fv. Manchester 43/-. 14/1,500 Fv. Rotterdam 38/6d., 2,000 Std. New York/Providence eller Poughkeepsie \$11.50 een \$11.75 to. Murmansk/Garston 1,500 Fv. 42/6d., Soroka/Cardiff 1,350 Std. 48/3d.

## KUL, KOKS etc.

Dette Marked synes ikke at kunne komme til Kræfter; de samme Rater og for Resten ogsaa de samme Laster gaar igen Uge efter Uge. Østkysten/Kbhvn. noterer 3/10 1/2d. à 4/- 25/3,500 T., Forth/Aarhus 4/-

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I JUNI MAANED 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at det fra det Statistische Landesamt har modtaget følgende Vægt- og

Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Juni Maaned 1932:

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	1,781.3	1,387,951	19,931.5	2,867,890
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf ..	1,994.3	1,141,812	1,515.4	735,625
3. Træ og Trævarer .....	876.7	267,787	41,932.1	3,453,680
4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	2,221.6	179,022	183.3	12,656
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf .....	10,151.2	754,172	238,460.0	4,071,574
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	3,041.0	1,310,486	741.1	101,283
7. Erts, Metal & Metalvarer .....	13,644.7	2,417,213	1,807.5	644,357
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser ..	573.4	170,326	431.3	81,686
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	771.6	1,698,374	29.1	55,132
10. Beklædning, Galanterivarer .....	0.7	8,738	4.8	52,056
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	600	—	148,650
	35,056.5	9,336,481	305,036.1	12,224,589

Til Sammenligning med Maj Maaned skal anføres, at Indførslen da androg 22,512.4 T. til en Værdi af 8,802,610 G. Der er altsaa en ret betydelig Opgang af forlegne, nemlig c. 13,000 T. eller over 50 pCt. af Vægtmængden, og c. 500,000 G. eller c. 6 pCt. af Værdien. Den store Vægtstigning, som altsaa ikke har betinget en tilsvarende Værdistigning, hidfører fra Gruppe V: Kul og Brændselstoffer med c. 7,000 T. og Gruppe VII: Erts og Metalvarer med c. 4,500 T.

Udførslen i Maj Maaned androg 361,686.7 T. til en Værdi af 15,304,020 G. Her er altsaa atter en væsentlig Nedgang, nemlig paa c. 60,000 T. eller c. 17 pCt. i Vægtmængde og godt 3 Mill. G. eller c. 20 pCt. i Værdi. Nedgangen er særlig betydelig for Gruppe I: Levnedsmidler, nemlig med c. 17,000 T. i Vægt og c. 1.9 Mill. G. i Værdi. Endvidere

er Træudførslen gaaet tilbage fra c. 53,000 T. til c. 42,000 T. i Vægt og fra c. 4.4 Mill. G. til c. 3.4 Mill. G. i Værdi. Endvidere er Træudførslen gaaet tilbage fra c. 53,000 T. til c. 42,000 T. i Vægt og fra c. 4.4 Mill. G. til c. 3.4 Mill. G. i Værdi. Kul udførslen er atter gaaet tilbage, nemlig med c. 25,000 T.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes c. 1,600 T. animalsk Fedt og Olie, c. 9,400 T. Kul, c. 5,800 T. Erts, c. 6,200 T. Svovkis, medens den hovedsagelige Udførsel bestod af c. 2,700 T. Rug, c. 3,600 T. Hvede, c. 1,000 T. Hvedemel, c. 5,800 T. Raasukker, c. 1,200 T. Sall, c. 3,200 T. Melasse, c. 1,200 T. Paraffin, c. 41,000 T. Træ, c. 229,400 T. Kul, c. 5,300 T. Koks, og 2,900 T. Brændselsole, c. 1,500 T. Metalvarer.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

2,400 T., Tyne/Helsingfors 3/9, 3,000 T., Tyne/Vejle 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,200 T., London/Kbhvn. 12/2,500 T. Koks 6/6/1<sup>1</sup>/<sub>3</sub>d., Goole/Kbhvn. 1,400 Koks 6/-, Antwerpen/god dansk Havn 1/1,500 Koks ca. 6/-. Irland vil nu til at importere Kul fra Kontinentet i »neutral« Tonnage og en Del Ordre cirkulerer, men denne Kendsgerning kan ikke forandre Situationen som Helhed. Danzig indikerer 10/- for Baade op til 1,000 T., 9/6d. 1,500 T. 8/6d. 2,000 T. og Rotterdam 5/- 5/6d. 2/2,500 T., fri Losning.

### MIDDELHAVET etc.

De udgaaende Noteringer er uforandrede og sker der endelig noget, er det som Regel i nedadgaaende Retning. Østkysten/Pl. Said 7/- 7,000 T., Genua 6/3 65/7500 T. 6/- 8,000 T., Marseille 8/6d. 2,700 T., Wales/Alexandria 6/9d. 6/10<sup>1</sup>/<sub>3</sub>d. 7/8,000 T., Genua 6/6 45/6,000 T., Dakar 8/- 3,000 T., Madeira 7/3 2,300 T. I de hjemgaaende Markeder findes intet af Interesse. Sfax/Hull indikerer 7/3d. 7/6d. 3/4,000 T. Saloum/U.K. Cont. el. Skandinavien ca. 21/6d. Basis. Sortehavet har faaet en Del 6/8,000 Tonnere til 9/3 (laveste siden Krigen) og 9/4<sup>1</sup>/<sub>3</sub>d. og der bliver sikkert Anvendelse for en betydelig Flaade. Donau indikerer og slutter til 14/- 4,500 T., 14/6 3/4,000 T. B/H 15/9, 16/3 en dansk Havn.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Wales/Montreal-Quebec gaar fremdeles til saa lavt som 6/6 for store Størrelser, 7/- 3/3,500 T. Korn fra Montreal til A/R er igen kommet op i ca. 6c. og denne Fasthed siges at være forarsaget ved Tonnagemangel. Enkelte Baade har foretrukket at returnere i Ballast, frem for at acceptere de tilbudte Rater, og disse Redere taber maaske mindst. Til London er Raten steget til 1/6d. à 1/7<sup>1</sup>/<sub>3</sub>, sidst 1/3d., og Vestkyst

U.K. 1/9d. Port Churchill/U.K. indikerer 3/- Option Skandinavien 3/3, Middelhavet 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Cuba betalte sidst 13/- 7,500 T. 14- 4,500 T. De amerikanske Markeder for øvrigt er alle mere eller mindre »devoid of orders«.

### SYDAMERIKA

I et enkelt Tilfælde blev der betalt 9/9 Wales/Buenos Aires for prompt Baad, men samtidig fik Hull/Buenos Aires Tonnage til 9/- 9/3, Danzig/Buenos Aires 9/9. Wales/Rio noteres i 8/- og Rotterdam/Rio er gjort til 8/3. Kornmarkedet er nærmest svagere for prompt og de urimelig billige Tilbud af Ballasttonnage holder Markedet i Skak for senere Positioner.

Slutninger: 5,500 T. Rosario/Bordeaux-Rotterdam 15/9 Juli; 7,500 T. Rosario/Antwerpen 14/- August; 6,100 T. Rosario/p.p. U.K. 14/6 (ballastgaaende); 6,800 T. San Lorenzo/A-R. 13/- spot; 5,500 T. San Lorenzo/U.K. Kont. 15/3 spot; 6,000 T. Villa Constitucion/Danmark 15/- pt.

### ØSTEN

En mere »all round« Efterspørgsel burde kunne fæstne Raterne noget. Af Noteringer og Slutninger bemærkes:

Sydney/Vladivostock 15/3 med 15/6 fra Victoria. Syd Australien/Europa 20/- 21/6d., Dalny/Rotterdam-Hamburg ca. 21/-, Vladivostock ca. 23/- 24/-, Kohsi-chang/Rotterdam-Hamburg 21/6, Birma/Kont. 20/- 21/-, Saigon/3 Havne Kont. 21/3. Beira/U.K. 13/9 14/-.

### TIME-CHARTER

Vestindien: 2,500 T. 95c.; 3,500 T. 90c.; 4,120 T. 85c.; 5,860 T. 65c.; 7,500 T. 50c.

Trip: 3,950 T. \$1.25 redel. U.K. Kont.; 7,300 T. 50c. redel. U.K. Kont.; 7,500 T. m/v 50c. delivery Montreal/redel. Plate; 8,340 T. 5/9d. delivery N. Pacific/redel. U.K. Kont.



### Skibstrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 6 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931:	6.710	11.445.977	5.425	8.856.609
1932:	5.716	8.955.466	4.726	7.039.808
Forskæl:	÷ 994	÷ 2.490.511	÷ 699	÷ 1.816.801

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931:	9.922	10.443.509	5.196	9.538.007
1932:	9.277	9.115.928	4.606	8.267.633
Forskæl:	÷ 645	÷ 1.327.581	÷ 590	÷ 1.270.374

I de første 6 Maaneder af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 687.833 Tons større og 1.227.825 Tons mindre end til Antwerpen.

### Fyrvæsenet

I disse Dage har Orlogsværftet afleveret efter foretaget Prøvefart det nye Fyrinspektionsskib »Absalon« til Fyrvæsenet, og det skal nu allse det 42 Aar gamle Skib »C. F. Grove«. Det nybyggede Skib maalet 600 Tons og er ret moderne med Undtagelse af Maskinen, der er af ældre Dato.

— Efter Forlydende vil der i den nærmeste Tid blive bygget et Radiofyrt ved Hals Barre, og det skal faa en Rækkevidde af 50 Sømil.

Det er det 14. i Rækken af danske Radiofyrt, saa Danmark indtager snart en førende Stilling paa dette for Navigeringen saa vigtige Omraade.

### Arbejdstiden til Søs

En hollandsk Regerings-Kommission har undersøgt Arbejdstiden i hollandske Skibe. Grundlaget for Undersøgelsen var 423 Skibe, hvoraf 45 Passagerskibe, med tilsammen 18.410 Mands Besætning.

Rapporten giver Oplysning om det gennemsnitlige Antal Arbejdstimer, hvori er indbefattet den Tid, da vedkommende maalet være arbejdsberedt, uden Hensyn til, om der er udrettet Arbejde i den Tid. Det viste sig, at den gennemsnitlige Arbejdstid laa saaledes:

1. Styrmand 10.96 Timer, 3. Styrmand 11.40 Timer, 1. Maskinmestre 8.72 Timer, 3. Maskinmestre 10.26 Timer, Fyrhødere 8.11 Timer, Donkeymænd 10.50 Timer, Matroser 10.63 Timer, Letmatroser 9.64 Timer, Baadsmænd 9.20 Timer, Tømmermænd 8.96 Timer, Stewarter 11.46 Timer og Kokke 10.83 Timer.

Arbejdstiden er udregnet efter 7 Dage om Ugen, men det anføres, at der ikke nødvendigvis blev arbejdet alle 7 Dage.

### »Dannebrog» afhænder to Dampere

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har ved Firmaet C. K. Hansen solgt to af sine Dampere »Kronborg« og »Jomsborg« til Ophugning.

Det drejer i begge Tilfælde om ældre Baade. »Kronborg«, der laster ca. 5.700 Tons d.w., er bygget i 1899, og »Jomsborg«, der laster ca. 3000 Tons d.w., er bygget i 1896 begge hos W. Gray i West Hartlepool.

»Kronborg« er solgt til Petersen & Albeck her i Byen, og »Jomsborg« overlages i Dag af Brdr. Anda i Stavanger.

### Mere Skibssalg

Skibsreder C. F. Kleemann, Aabenraa, har købt den paa Flensborg Skibsværft i 1893 byggede 1850 Tons d.w. Damp »Elektra« af Skibsreder Vilh i Flensborg.

### Fra Nakskov Skibsværft

Efter hvad »Scandinavian Shipping Gazette« svenske Korrespondent erfarer, er Svensk Østasiatisk Kompagni's Damp »Canton« (7,150 Brutto Tons) gaaet til Nakskov Skibsværft for at reparere. Skibet har lidt større Skade ved Kollision med et Korallrev i det indiske Hav og skal bl. a. have ny Bund. Reparationen andrager 236,000 Kroner.

### Køge Havn

staar nu overfor en betydelig Havneudvidelse. Dette Arbejde, der allerede tager sin Begyndelse i Efteraaret, menes at vare et Aar og bestaar i en Uddybning paa en Snes Fod, hvorhos Havnekajen faar en Udvidelse.

### »Nordhvalen«s Kalamiteter

Da Rederiet Nordens Motorskib »Nordhval« den 31. April befandt sig ved Hampton Road, opstod der Ild i Maskinens Storesrum. Situationen tegnede en Overgang meget farligt og der blev udsendt S.O.S.-Signaler samtidig med at Mandskabet var parat til at gaa fra Borde. Faremomentet var særlig stort, da Ladningen bestod af Olie og Benzin. Slukningsarbejdet blev forlsat, og i Løbet af et Par Timer lykkedes det at faa Bugt med Ilden.

Under Søforhøret i Gaar oplyste Maskinassistent Schjøtt, at Ilden var opstaaet ved, at en Blæselampe, som han brugte til Loddearbejde, var eksploderet, medens han var gaaet ned i Maskinen for at hente en Klud. Der var intet i Vejen med Blæselampen, da han gik ned, men Eksplosionen skyldtes antagelig, at der var fyldt Petroleum paa, medens Lampen endnu var varm.

Desuden blev der afgivet Forklaring om en Kollision, Skibet har været ude for i Themsens den 2. Januar med Damperen »Steward Prins«. »Steward Prins« havde tøret »Nordhval« midtskibs i Forkanten af Maskinrummet. Da Paasejlingen fandt Sted, laa »Nordhvalen« omtrent stille og den fremmede Damp havde ringe Fart paa, saa Skaden blev kun forholdsvis ringe.

### Et Kæmpetræ til det nye Skoleskib

Frijsenborgskovene har afsendt en større Ladning Tømmer til Nakskov Skibsværft. Sendingen omfatter Tømmer saavel til Ræer som til Master til det nye Skoleskib, der er under Bygning paa Værftet.

I Sendingen er en enkelt Stamme af ikke helt almindelig Interesse, nemlig et Lærketræ, der skal anvendes til Skoleskibets Spryd. Dette Træ regnedes blandt Forstmænd ikke blot for Skovens skønneste Træ, men for at være Danmarks største Lærketræ. I ca. 125 Aar har det groet paa en Plads nær Frijsenborg Slot. Det var et af de Træer, man særlig hagede om. Ikke blot havde det en meget slank Stamme, men denne var ogsaa af et anseligt Omfang. Fra Rod til Top maalet det 30½ Meter.

### Sir Ernest Cassel

Det svenske 7,739 Brutto Tons store Motorskib »Sir Ernest Cassel«, som sidste Uge strandede ved Gedser, er gaaet til Malmö for at oplægge sin Ladning — 9,000 Tons Ertis — hvorefter den gaar til Reparation. Det vides endnu ikke, om dette bliver hos Kockums i Malmö, eller i Landskrona eller Göteborg.

**TRÆ**

**TIL SKIBSBYGNING,**  
det fineste Egetræ, i alle Dimensioner, gammelt Lager.  
Wagner-Danzig-Langfuhr, Torgauerweg 4.

### Polens Kuleksport i Juni Maaned

Gesandtskabet i Warsava indberetter om de fra Polen i Juni Maaned d. A. eksporterede Kvantu Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons 1932, Juni
Østrig .....	122
Czekoslovakiet .....	45
Ungarn .....	3
Danmark .....	85
Norge .....	80
Sverige .....	208
Finland .....	47
Lettland .....	3
Memel .....	2
Island .....	1
Belgien .....	12
Frankrig .....	82
Holland .....	9
Italien .....	59
Schweiz .....	8
Rumænien .....	1
Algier .....	9
Bunkerkul .....	22
Ialt.....	798
Danzig .....	21
Ialt.....	819

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## FREDERICIA

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

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

## AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAQT 1878)**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN"    TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10TH ED.    87 og 464

## FREDERIKSHAVN

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 G. 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**NIC. PEDERSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“  
Jydsk Telf. 10.

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK**    Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KJØGE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KOLDING

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

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

**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

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. - 6 - 16 - 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

### Indvandringen til Mauritius

Ifølge de af Regeringen fastsatte nye Bestemmelser, der er traadt i Kraft den 21. Marts d. A., paalægges der mandlige Emigranter (eventuelt ogsaa kvindelige og Børn), der agter at tage fast Ophold i nævnte Koloni, et Depositum af 500 Rupees.

Endvidere vil Fingeraftryk af enhver Emigrant blive tilføjet de Dokumenter, der giver Vedkommende Adgang til Kolonien.

### Anbringelse af Bundgarnsstader ved Nordjyllands Østkyst fra Skagen til Hals

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer fastsætter Ministeriet for Søfart og Fiskeri efter Samraad med Marineministeriet herved følgende, jfr. tillige § 9 i Lov om Saltvandsfiskeri af 31. Marts 1931.

#### § 1.

Ved Nordjyllands Østkyst paa Strækningen fra Skagens Rev til Hals Barre begrænses Anbringelse af Bundgarnsstader som nedenfor nærmere angivet:

- A. I Aalbækbugten er det forbudt at anbringe Bundgarnsstader udenfor et Omraade begrænset ved
- 1) en Linie fra Lys- og Fløjtetønden mærket »Skagens Rev SØ.« til Skagen Havn,
  - 2) en Linie fra Skagen Havn draget i retv. 170° (c. misv. S.) indtil Skæringen med 2 Sømil-Grænsen, og derfra Syd efter,
  - 3) en Linie draget parallel med Kystlinien 2 Sømil af Land.

Udfor Aalbæk og Strandby Havne maa Bundgarnsstader ikke anbringes saaledes, at de hindrer eller vanskeliggør Sejlads paa disse Havne.

B. Paa Strækningen *Frederikshavn-Hals* er det forbudt at anbringe Bundgarnsstader

- a) udenfor et Omraade begrænset ved
- 1) en Linie draget 300 m Vest for og parallel med Linien mellem Frederikshavns sydlige Ydermolehoved og Læsø Rende Fyrskib (57° 12' 48" N. Brd. 10° 41' 38" Ø. Lgd.) til et Punkt i Mærket Karup Kirke over et med Sulbæk Mølle, 4,750 m Øst for Møllen (57° 22' 05" N. Brd. 10° 35' 30" Ø. Lgd.),
  - 2) en Linie fra sidstnævnte Punkt til et Punkt 1,000 m retv. Vest for den hvide Trekost, Dvalegrunde V. 57° 14' 15" N. Brd. 10° 36' 10" Ø. Lgd.),

- b) udfor Sæby Havn i en Vinkel paa 60°, begrænsel af Pejlingerne retv. 240 (c. misv. VSV.) og retv. 300° (c. misv. NV. 5/8 V.);
- c) i det dybe Løb i Asaa-Rende (Vest for Rimmen) og i Indsejlingerne til dette Løb.

#### § 2.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., forsaavidt ikke Forholdet efter den almindelige Lovgivning medfører højere Straf. Den paagældende er derhos i Henhold til Loven om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

### Danmarks ældste Sejlskib,

Jagten »Anna« af Vejle har de sidste Dage ligget paa Bedding i Bogense Havn for at blive rensket. Skibet er 139 Aar gammelt, idet det er bygget i Marstal 1793.

Skibets Ejer, Kaptajn Fahnoe, Vejle, oplyser, at Skibet i sin Tid har sejlet paa Island. Det har iøvrigt haft Hjemsted i Rudkøbing, Svendborg og nu Vejle.

Trods sin høje Alder er det dog i Stand til at klare den haarde Konkurrence, idet Skibet til Stadighed sejler med Cement fra Mariager til Vejle, skriver »Bogense Avis«.

At det var solidt Kram, man brugte til Skibsbygning i gamle Dage, forstaar man, naar man hører, at Skibets Planker endnu er ganske friske og stærke, hvilket man har haft Lejlighed til at konstatere paa Skibsværftet.

— Hvem har egentlig bygget det gamle Skib for 139 Aar siden? Kan nogen sige det?

### Usædvanligt Besøg i Nykøbing F.

I Tirsdags fik Nykøbing F. Besøg af den største Damp, der hidtil har anløbet Havnen, en Rumænier »Max Wolf«.

Dampere er i Følge »Lolland Falsters Stiftstidende« paa ikke mindre end 6,700 Bruttoregistertons og den laster ca. 12,000 Tons Dødvægt. Den er omtrent nybygget, og endnu ikke optaget i noget Skibsregister, saa man har ikke de nøjagtige Maal paa den, men man ved, at den maaler 24 Fod fra Vandoverfladen til Rælingen.

Dampere medfører ikke fuld Last, men kun en Restladning paa 1,000 Tons Majs fra Sortehavet. Dampere har forinden anløbet forskellige andre danske Havne og udlosset den øvrige Ladning.

## POSITIONSLISTE



PR. 26. JULI 1932

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Eshjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Beckton 23.7.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aurø*, Hjorth, ank. Dunkerque 20.7.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 26.7.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newcastle 24.6.  
 s.s. *Alexandra*, Fischer, Eshjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Tanger forv. 29.7. til Ceuta.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 25.7.

- s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Norfolk 16.7. til Havana.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Canal 24.7. p. R. t. Los Angeles Harbour.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. San Francisco 11.7. til Panama Canal.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 15.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Gøteborg 28.7. til Buenos Aires.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.  
 s.s. *Askø*, Larsen, afg. Helsingør 23.7. til Leningrad.  
 m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Nauru 18.7. til Australien.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Singapore 19.7. til Suez.

### B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Berghus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, pass. Oran 21.7. p. R. t. St. Malo.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Loanda 23.7. til Casablanca.

FOREIGN BUNKERING  
 TOWAGE  
 STEVEDORING  
 PROVISION-  
 AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
 "AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. 7. 1932

LONDON.....	18,58	MADRID.....	42,20
NEWYORK.....	524,00	AMSTERDAM.....	211,50
BERLIN.....	124,80	STOCKHOLM.....	95,60
PARIS.....	20,70	OSLO.....	93,10
ANTWERPEN.....	72,55	HELSINGFORS.....	8,05
ZÜRICH.....	102,20	PNAG.....	15,65
ROM.....	26,85		



m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 22.7.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Leith 11.7.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Bordeaux 22.7. til Nordenham.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leith 23.7. til Thorshavn.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Madeira 12.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. New York 16.7.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Helsingør 23.7. til Riga.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia 24.7. til Malaga.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Mobile 21.7. til Galveston.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 28.7.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Melbourne 7.7. til Shanghai.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen ank. Poti 12.7.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kings Lynn 23.7.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Bona 21.7. p. R. t. Chekka (Syrien).

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 22.7. til Danmark.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. San Juan 23.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Danhild*, Bosch-Kronika, afg. Leningrad 20.7. til Amsterdam.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Dalny 25.7. til Tsingtau.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Mona 23.7. p. R. t. Talara.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, ank. New Orleans 18.7.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 28.7. til Newcastle.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 23.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 23.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 25.7. til Esbjerg.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. London 18.7.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 19.7. til Suez.  
 m.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lissberg, afg. Bourgos 26.7. til Salonica.

s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Ørnsköldsvik 25.7.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 21.7.

## F

s.s. *Falken*, Rasmussen, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Messina 24.7. p. R. t. Genoa.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 22.7.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Port Lyantey 22.7.  
 m.s. *Fredericia*, Clausen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 29.7. til Oslo.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Kbhvn. 26.7.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 22.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Bergen 24.7.  
 s.s. *Gorn*, Bastholm, afg. Swansea 23.7. til Quebec/Montreal.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Leningrad 22.7.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Port Alfred 22.7.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Gdynia 26.7.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Oxeløsund 23.7.  
 s.s. *Hebe*, Lund, Kbhvn.-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Danzig 23.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Kbhvn. 28.7. til Hull.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 26.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Sunderland 21.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Oran 24.7. p. R. t. Svølvær.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Immingham 25.7.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 23.7. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 8.7. til Randers.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Adén 14.7. til Singapore.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NYBORG

**THOMAS WANG**

Edsvoren Skibsmægler

NYBORG

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr.: 57.

RANDERS

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

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

VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, pass. St. Juan 23.7. p. R. t.  
 Panama Canal.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 28.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ru-  
 len.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Dunston 22.7.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Liverpool 22.7. til Swansea.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 19.7.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Le Havre 11.7.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, i Timecharter.  
 s.s. *Limfjorden*, Rasmussen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Godhavn 1.7.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 8.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-  
 Oslo Ruten.  
 s.s. *Maine*, Gyhrs, afg. Odense 23.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Hamborg 22.7.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Kings Lynn 18.7.  
 s.s. *Margrethe*, Ankersen, afg. Kbhvn. 23.7. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Garston 23.7.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 16.7.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Sundsvall 17.7.  
 s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Newcastle 29.6.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Rotterdam 25.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Gdynia 22.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Moen*, Jarltorp, Kbhvn.-Steg-*Nakskov* Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 22.7.  
 s.s. *Nevada*, Arel, afg. Rio 1.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Kbhvn. 26.7. til Riga.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, ank. St. Nazaire 23.7.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. London 23.7.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Hamborg 23.7.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thorning, afg. Antwerpen 27.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 6.7. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, Kbhvn. 26.7.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Odense 22.7. til Sikeå.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Pax*, Groth, ank. Sønderborg 22.7.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
 s.s. *Polonia*, Stankuviltz, afg. Kbhvn. 18.7.

s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Narva 16.7. til London.  
 s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Halifax 23.7.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ru-  
 len.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Dewenthaugh 23.7., pass. Skagen  
 p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 25.7.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux 25.7. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Helsingør 23.7.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Sydney 21.7.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Kbhvn. 24.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 23.7.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig 26.7. til Reval.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Ulæborg 23.7.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Grangemouth 23.7.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 28.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Norfolk 22.7. til Cardenas.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 24.7.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 23.7. til Halifax.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Preston 21.7. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Middelfart 25.7. til Aalborg.  
 s.s. *Sønderjylland*, Jønson, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-  
 Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Hav, afg. Liverpool 27.7. til Swansea.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 25.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tunis 25.7. til Marseille.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, afg. Port Said 18.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, pass. Bana 16.7. p. R. t. Hull.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 22.7. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen 2.8. til Casablanca.  
 s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 25.7. til Danzig.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 23.7. til Kbhvn.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Struer 29.7.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Seaham 20.7.  
 s.s. *Viborg*, pass. Skagen 23.7.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Danzig 24.7.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Vejle 19.7. til Buenos Aires.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 3.8. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Tuborg 25.7.

## Y

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

## SKIBE ANLØBET AARHUS HAVN

I den forløbne Uge er følgende større Skibe anløbet Aar-  
 hus Havn for at losse eller lade.

S.s. »Hafnia« af København fra Danzig med Kul, s.s.  
 »Carlsen« af Gøteborg fra England med Kul og Koks, m.s.  
 »Maraboe« af Rotterdam fra Holland med Korn, s.s.

»Sejrø« af København fra Glasgow med Kul, s.s. »Afrika«  
 af København, 5,468 NRT., fra Østen via Hamborg med  
 Soyabonner, s.s. »Cygнус« af Helsingør fra England med  
 Kul, og s.s. »Hafnia« af København fra Danzig med Kul,  
 samt de to danske Eksportbaade »Thyra« og »Flora« for  
 at indlade Landbrugsprodukter til England.

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 25. JULI 1932

3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Færingehavn  
 (Grønland) 25.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

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

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

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)  
AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til  
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

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

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller & H. C. Richardt.

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.

TELEFON-NR.:

„WILTON, ROTTERDAM" 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street.. Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

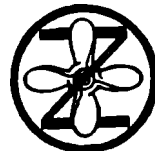
# THEODOR ZEISE

ALTONA — ELBE

FABRIKANT AF

SKIBSSKRUER AF STØBEJERN, STAAL OG BRONCE

Repræsentant for Danmark: KAY DYHR, KØBENHAVN



## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

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

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## PAULSEN & IVERS

K I E L  
K A N A L

SKIBSMÆGLERE  
HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL  
BUNKERKUL, BUNKEROLIE

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

# ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 27. Juli 1932.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlige foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

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

## I. Østersøen.

### 1427. Danmark. Søhunde Havn m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagen 15.—20. August d. A., begge Dage inklusive, vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Søhunde Havn* m. v.

Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallellen  $55^{\circ} 07' N.$ , mod Øst af Meridianen  $12^{\circ} 32' E.$ , mod Syd af *Mons N.-Kyst* og mod Vest af Meridianen  $12^{\circ} 18' E.$

Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænser.

I de samme Dage vil der paa samme Skydeplads blive afholdt Skydning om Dagen.

### 1428. Sverige S.-Kyst. Trällebogs ränna Klokketønde inddrages midlertidig.

(U. f. s. Nr. 29/1836. Stookholm 1932.)

I Løbet af sidste Halvdel af August d. A. inddrages Klokketønden *Trällebogs ränna* paa c.  $55^{\circ} 21' N.$   $13^{\circ} 09' E.$  for et Tidsrum af c. 14 Dage. Under Inddragningen vil Klokketønden ikke blive erstattet af nogen anden Tønde.

### 1429. Sverige. Gotland. Ronehamn. Burgsvik. Dybde aftaget. Udvis Forsigtighed ved Besejlingen af de mindre Havne paa Gotland.

(U. f. s. Nr. 29/1835. Stookholm 1932.)

Det anbefales at udvise stor Forsigtighed ved Besejlingen af de mindre Havne paa *Gotland*, paa Grund af at man ikke kan stole paa de i Kort og i Sejladsbeskrivelserne i *Svensk Lots* angivne Dybder, idet Isgangen om Foraaret ofte fylder Indsejlingsrenderne med Sten.

Indsejlingen til *Burgsvik*, hvis forreste Ledefyr staa paa c.  $57^{\circ} 03',2 N.$   $18^{\circ} 17',8 E.$ , og hvis Dybde i *Svensk Lots* er angivet til over 4 m, er paa sine Steder grundet til en Dybde paa knap 3 m.

Det N.-lige Indløb, *Stenrännan*, til *Ronehamn*, hvis forreste Ledemærke staa paa c.  $57^{\circ} 10' N.$   $18^{\circ} 29' E.$ , og hvis Dybde i *Svensk Lots* er angivet til  $4,3$  m, er kun sejlbar for Fartøjer med et Dybgaende paa højst  $2,4$  m.

### 1430. Sverige. Hävrings Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Hävrings* paa c.  $58^{\circ} 33' N.$   $17^{\circ} 31' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 23/1077 1932.)

- 1431. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Limö Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 29/1834. Stockholm 1932.)  
*Limö Fyr* paa c. 60° 43' N. 17° 21' E. er atter tændt efter endt Reparation.
- 1432. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Piteå. Leskär Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 29/1911. Stockholm 1932.)  
*Leskär Fyr* paa c. 65° 08' N. 21° 38' E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm for hvidt og rødt, 11 Sm for grønt Lys. Løvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 28/1323 1932.)
- 1433. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Kronstadt. Ledefyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 30/2428. Berlin 1932.)  
Ledefyrlinien, der i Pejling 315° fører fra *Søkanalen* til *Kronstadt* lille Red er forandret, som følger:  
Bagfyret er flyttet til 59° 58' 54" N. 29° 45' 30" E. paa Handelshavnens S.-Mur. Det viser nu hvidt Et-Blink hver 4,5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12,7 m. En 9,8 m høj, hvid, trekantet Tavle med Spidsen opad med en sort Stribe paa Midten. Fyret er synligt i Pejlinger fra 310° til 320°.  
Forfyret paa sin tidligere Plads i Fort *Menschikov* viser nu rødt Et-Blink hver 4,3<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3,8<sup>s</sup>. Fyret er synligt i Pejlinger fra 310° til 320°.  
(Kort Nr. 277.)
- 1434. Letland. Riga Bugt. Roien. Ledefyrlinie tændt.**  
(N. t. M. Nr. 6/18. Riga 1932.)  
En Fyrlinie der leder gennem den gravede Rende til *Roien* i Pejling 211°, er tændt. Fyrlinien kan benyttes af Skibe med indtil 2,5 m Dybgaende.  
Bagfyret, der viser hvidt Et-Blink med 90 Blink pr. Minut, er anbragt paa en Pæl med Trekant med nedadvendt Spids paa Toppen paa 57° 30',3 N. 22° 48',1 E. Flammens Højde: 16 m.  
Forfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, er anbragt paa en Pæl med Trekant med opadvendt Spids paa Toppen c. 200 m 31° fra Bagfyret. Flammens Højde: 8 m.  
(Kort Nr. 268.)
- 1435. Letland. Irben Stræde. Michailovsk gamle Fyrtaarn nedrevet.**  
(N. t. M. Nr. 6/17. Riga 1932.)  
*Michailovsk gamle Fyrtaarn* paa c. 57° 36',0 N. 21° 58',4 E. er nedrevet.  
(Kort Nr. 268.)
- 1436. Danzigomraadet. Neufahrwasser. Taagesignalet ved Havneindløbet midlertidig forandret.**  
(Meddelelse fra Generalkonsulatet i Danzig.)  
Nautofonen paa Tærnet paa E.-Molen ved Havneindløbet til *Neufahrwasser* paa c. 54° 25' N. 18° 40' E. er fra den 15. d. M. sat ud af Virksomhed for 3 à 4 Uger. I denne Tid afgives fra Østmolens Taarn med elektrisk drevet Klokke følgende Signal hver 30<sup>s</sup>: Gruppe paa 10 Slag med 2<sup>s</sup>. Mellemlum derefter 10<sup>s</sup>. Pause.
- 1437. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Putziger Deepke. Lys- og Fløjtetønde forandret. Dybde.**  
(U. f. s. Nr. 27/1678. Stockholm 1932.)  
1. Lys- og Fløjtetønden paa 54° 38' 54" N. 18° 32' 18" E. er bleven forsynet med Ballontopbetegnelse.  
2. Mindste Dybde i Ledefyrlinien til *Putziger Deepke* er nu 4,0 m.  
(Kort Nr. 269.)
- 1438. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Putzig. Afmærkning forandret. Dybde.**  
(U. f. s. Nr. 27/1679. Stockholm 1932.)  
1. Paa Styrbords Side af Løbet ligger 3 røde Tønder i 2,3 m Vand og paa Bagbords Side 3 sorte og hvide Tønder i 3,5 m Vand.  
2. Løbet er c. 30 m bredt og har en Dybde af mindst 3 m. c. 54° 43' N. 18° 25' E.

**1439. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiok. Heisternest. Afmærkning forandret. Dybde.**

(U. f. s. Nr. 27/1680. Stockholm 1932.)

1. En rød- og sorttærnet Klokketønde med Ballon og mærket „*Jast.*“ er udlagt paa  $54^{\circ} 41' 00''$  N.  $18^{\circ} 40' 48''$  E. ud for Indløbet til *Heisternest* i Stedet for Fløjtetønden.
2. Paa Styrbords Side af Løbet ligger 5 røde Tønder og paa Bagbords Side 5 sorte og hvide Tønder.
3. Løbet er 40 m bredt og i Midten 5 à 6 m dybt.  
(Kort Nr. 269.)

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

(Se Tillæg.)

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

**1440. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.**

I Tiden fra den 15. til den 17. September, fra den 21. til den 23. September og den 26. September d. A. fra Kl. 1030 til Kl. 1430 afholdes daglig Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris*. Den 23. September vil der desuden blive skudt i Tiden fra Kl. 1800 til Kl. 2200.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalflag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa *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 23. 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 af de nævnte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tilkendegives ved Signalflag 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.)

**1441. Danmark. Kattegat. Moselgrund NE. Pulle. Sømærke flyttet.**

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Moselgrund NE.*, er flyttet c. 300 m NE. t. E. i til  $56^{\circ} 05' 49''$  N.  $10^{\circ} 54' 08''$  E. i 15 m Vand tæt ENE. for en nyfunden 9,7 m Pulle.

(Kort Nr. 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 155. Søm.-Fort. Side 37, Nr. 1 a Tillæg Nr. 3 Side 5.)

**1442. Danmark. Kattegat. Hjelm SE. Pulle.**

Ved en nylig foretagen Opmaaling SE. for *Hjelm* er paa  $56^{\circ} 06' 59''$  N.  $10^{\circ} 49' 49''$  E. fundet en Stenpulle med 4,8 m Vand.

(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 155.)

**1443. Danmark. Kattegat. Aarhus. Lystønde genudlagt.**

Lystønden *Aarhus* paa c.  $56^{\circ} 10'$  N.  $10^{\circ} 14'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 26/1237 1932.)

**1444. Danmark. Kattegat. Læsø NW. Rønne Rev. Ny Afmærkning.**

Til Vejledning for Postsejladsen *Vestere Havn—Nordre Rønner Fyr* samt for de lokale Fiskere er udlagt følgende Sømærker:

1. En Risprík i 4,0 m Vand paa  $57^{\circ} 21' (38'')$  N.  $10^{\circ} 55' (06'')$  E., paa SE.-Spidsen af et Stenrev W. for *Nordre Rønner*.

2. En Risprík i 5,1 m Vand paa  $57^{\circ} 21' (30'')$  N.  $10^{\circ} 54' (00'')$  E., tæt SE. for *Borfeld* 2,8 m Pulle.

(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 206. Søm.-Fort. Side 27. Nr. 2 a og 2 b.)

1445. Danmark. Kattegat. Frederikshavn N. Degeløb afmærket.  
Som Afmærkning for *Degeløb* er udlagt følgende Sømærker:  
1. En Risprík i 4,0 m Vand paa 57° 26' (27") N. 10° 34' (09") E., tæt SE. for en  
1,5 m Pulle N. for *Brune Rev*.  
2. En Risprík i 3,0 m Vand paa 57° 27' (03") N. 10° 34' (18") E., tæt SE. for *Hjellen*.  
3. En Halmprík i 2,1 m Vand paa 57° 27' (12") N. 10° 34' (33") E., NW. for den  
tørre Sten *Døde Anders*.  
(Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Lods, Side 140. Søm.-Fort. Side 26, Nr. 13, 14 og 14 a.)  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1446. Norge. Grip. Grip Fyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1932.)  
I *Grip Fyr* paa c. 63° 14',0 N. 7° 37',0 E. er der indlagt en grøn Vinkel mellem  
Pejlingerne 279° og 284°, samtidig er Lysstyrken bleven betydelig forøget. Iøvrigt er  
Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 19/868 1932.)
1447. Belgien. Zeebrügge. Lystønde midlertidig udlagt.  
(A. p. a. N. Ostende 18/7 1932.)  
En sort og rød vandret stribet Lystønde, som viser hvidt Lys med En-Formør-  
kelses hver 10<sup>s</sup>, Lys 7<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. er udlagt paa 51° 20' 45" N. 3° 12' 01" E. tæt ved  
Hovedet af *Zeebrügge Mole*. Lystønden inddrages ved Udgangen af September.  
(Se Tillæg.)

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

1448. Frankrig. Ver. Radiofyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 28/1452. Paris 1932.)  
Radiofyret ved *Ver Fyr* paa c. 49° 20' N. 0° 31' W. er forandret, som følger:  
Bølgelængden er nu 1000 m (300 kp). I Taage afgives Signalet 2 Gange hver 6<sup>m</sup>. begyn-  
dende 4<sup>m</sup> over hver fulde Time. I klart Vejr samme Udsendelse 16, 22, 46 og 52<sup>m</sup> over  
hver fulde Time. Iøvrigt uforandret.
1449. Skotland W.-Kyst. Loch Ryan. Stranraer Anduvning. Vrag fjernet. Vragaf-  
mærkning inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1143. London 1932.)  
Vraget af Dampskibet *Lairdselm*, som laa sunket paa c. 54° 59',8 N. 5° 03',4 W.,  
er fjernet og Vraglystønden inddraget.  
(E. f. S. Nr. 1/41 1930.)

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

1450. Marokko. Kap Spartel SW. t. S. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1180. London 1932.)  
En Grund med 2,7 m Vand rapporteres at ligge paa c. 35° 42' N. 6° 00' W. 6,5 Sm  
213° fra Kap *Spartel Fyr*.
1451. Marokko. Kenitra forandret Navn til Port Lyautey.  
(A. a. N. Nr. 28/1456. Paris 1932.)  
Byen *Kenitra* skal fremtidig hedde *Port Lyautey*. c. 34° 16' N. 6° 35' W.

1452. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Bata. Nyt Fyr tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 29/738. San Fernando 1932.)  
Paa Bata er paa c.  $1^{\circ} 52' N. 9^{\circ} 46' W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $10^s$ . Synsvidde: 8 Sm.  
(E. f. S. Nr. 28/1343 1932.)
1453. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Cabo San Juan. Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. l. N. Nr. 29/739. San Fernando 1932.)  
E. f. S. Nr. 28/1344 1932 annulleres og erstattes med:  
Cabo San Juan Fyr paa c.  $1^{\circ} 10',2 N. 9^{\circ} 21',3 E.$  viser for Tiden rødt, fast Lys.

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

1454. Bulgarien. Sorte Hav. Kap Emineh Fyr atter normalt.  
(U. f. s. Nr. 29/1882. Stockholm 1932.)  
Kap Emineh Fyr paa c.  $42^{\circ} 42' N. 27^{\circ} 54' E.$  lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 5/210 1932.)
1455. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Vorontsovski Fyr atter normalt.  
(N. t. M. Nr. 1145. London 1932.)  
Vorontsovski Fyr paa c.  $46^{\circ} 30' N. 30^{\circ} 46' E.$  lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 26/1259 1932.)

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

1456. Malacca Stræde. Penang Havn. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1164. London 1932.)  
En hvid Tønde „Nr. 2“ med Ballon er udlagt paa c.  $5^{\circ} 23' N. 100^{\circ} 21' E., 0,62$  Sm  $232\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Mitchell Pier S.-lige Fyr.

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

1457. Kinesiske Hav. Tambelan Island Grund.  
(N. t. M. Nr. 1181. London 1932.)  
En Grund med  $5,9$  m Vand ligger paa  $1^{\circ} 02' 10'' N. 107^{\circ} 31' 17'' E.$
1458. Borneo NW.-Kyst. Sarawak Floden Indløb. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1176. London 1932.)  
En rød Spidstønde er udlagt paa  $1^{\circ} 42' N. 110^{\circ} 34' E. 2,45$  Sm  $115^{\circ}$  fra Po Point Fyr.  
Den røde Spidstønde paa  $1^{\circ} 47' N. 110^{\circ} 31' E.$  er inddraget.
1459. Kina. Pohai Bngt. Hai Ho eller Peking Floden. Fyrbelysning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1152. London 1932.)  
Ledefyrinien paa c.  $39^{\circ} 00' N. 117^{\circ} 42' E.$  er permanent nedlagt.  
En ny Ledefyrinie er tændt, som følger:  
Forfyret, der viser rødt Et-Blink hver  $0,6^s$ , Blink  $0,2^s$ , Mørke  $0,4^s$ , staar  $0,28$  Sm  $69^{\circ}$  fra Midten af Nordfortet. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm.  
Bagfyret, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , staar  $0,28$  Sm  $330^{\circ}$  fra Forfyret. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 10 Sm.  
Fyrene er overet i Pejling  $330^{\circ}$  og er ubevogtede.



## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 1460. Brasilien. Staten San Paulo lukket for Skibsfart.

(N. t. M. Nr. 1177. London 1932.)

Den *brasilianske* Regering meddeler, at indtil videre er alle Havne langs Kysten af Staten *San Paulo* lukket for al Skibsfart.

Søgrænserne for Staten *San Paulo* er: *Ararupira* Floden [c. 25° 16' S. 48° 04' W. og *Ubatuba* c. 23° 25' S. 45° 01' W.

### 1461. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.

Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:

a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstør* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstør Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.

b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taastrup Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dodmanden* forandres til Risprikker.

*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorved Skibe, kommende fra *Klørdyb*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.

De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.

(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)

### 1462. Danmark. Bornholm. Rønne Havn. Havnereglement.

Under den 19. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Rønne Havn* (c. 55° 06' N. 14° 42' E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931.

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

Det til Havnen hørende Søomraade bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra N. til S. er følgende:

1. *Den gamle Havn*, der er delt i: *Dampskibsbassinet* samt den *nordre, østre og vestre Inderhavn*.
2. *Forhavnsbassinet*.
3. *Sydhavnsbassinet*.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. September d. A.

(Havnelods, Side 159.)

### 1463. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnereglement.

Under den 22. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordens Overholdelse i *Helsingør Havn* (c. 56° 02',<sub>1</sub> N. 12° 37',<sub>4</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931 med følgende Undtagelser og Tilføjelser:

1) For at sikre Havnens Besejling gives der, naar Forholdene gør det paakrævet, følgende Signaler fra en paa *søndre* Havnemoles Hoved staaende Signalmast:

A. I alvorligt Nødstilfælde (Krigstilfælde etc.).

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

Om Dagen: Tre sorte Kugler.

Om Natten: Tre røde Lanterner.

B. Under normale Forhold.

1. „Indsejling forbudt“ betegnes ved:

- Om Dagen: En sort Kugle.  
En sort Kegel med Spidsen opad.  
En sort Kugle.
- Om Natten: En rød Lanterne.  
En hvid Lanterne.  
En rød Lanterne.
2. „Indsejling og Udsejling forbudt“ betegnes ved:  
Om Dagen: En sort Kegel med Spidsen nedad.  
En sort Kegel med Spidsen opad.  
En sort Kugle.
- Om Natten: En grøn Lanterne.  
En hvid Lanterne.  
En rød Lanterne.
3. „Udsejling forbudt“ betegnes ved:  
Om Dagen: En sort Kegel med Spidsen nedad.  
En sort Kegel med Spidsen opad.  
En sort Kegel med Spidsen nedad.
- Om Natten: En grøn Lanterne.  
En hvid Lanterne.  
En grøn Lanterne.

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

De anførte Havnesignaler hejses af den vagthavende Havnebetjent, naar denne skønner det nødvendigt, men Signalernes Ikke-Tilstedeværelse berettiger ikke Skibsføreren til deraf at slutte, at intet modgaaende Fartøj kan ventes, hvorfor der altid maa udvises fornøden Agtpaaagivenhed ved Ind- eller Udsejling fra Havnen.

2) ad § 6. Uanset Forbudet mod Opankring i Svajebassinerne er det — under Hensyntagen til den i Havnebassinet udragende Ophalerbedding — efter den i „Den danske Havnelods“ givne Anvisning tilladt om fornødent at lade et Anker gaa for at stoppe et Sejlskibs Fart.

3) ad § 36. Paa Grund af Havnens indskrænkede Pladsforhold vil der i Almindelighed ikke kunne forventes Tilladelse til Oplægning af Fartøjer i Havnen.

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

Det til Havnen hørende Omraade er ud imod *Sundet* begrænset af en Linie trukket fra Ydersiden af det S.-lige Molehoved til Grænseskellet mellem *Kronborg Slots Terræn* og det til N.-lige Havnemole hørende Havneareal.

Havnens Søomraade omfatter foruden Havneindløbet 3 Havnebassiner, nemlig:

*Nordre Havn*, mellem Skibsværftet og *Nordre Mole*,

*Vestre Havn*, mellem Skibsværftet og *Havnegade*,

*Søndre Havn*, begrænset af *Havnegade* og Havnens *Nordre* og *Søndre Mole*.

Angaaende Havnens Besejling og Fyrbelysning henvises til „Den danske Havnelods“, idet Opmærksomheden specielt henledes paa de for Ankring i Havnen givne Forskrifter af Hensyn til den i Havnebassinet fra Skibsværftet udragende Ophalerbedding.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. September d. A.

(Havnelods, Side 76. Danske Lods, Side 250 og 251.)

#### 1464. Danmark. Sundet. Vedbæk Havn. Havnereglement.

Under den 21. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordens Overholdelse i *Vedbæk Havn* (c. 55° 51',<sub>0</sub> N. 12° 34',<sub>5</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ af 19. November 1931.

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

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. September d. A.

(Havnelods, Side 192.)

1465. Skotland. Radiofyр forandres.

(N. t. M. Nr. 1186. London 1932.)

I Løbet af 3 Maaneder fra omkring den 30. Juli d. A. forandres nedennævnte Radiofyр i den Rækkefølge, i hvilken de er nævnt, som følger:

Station og Kaldesignal	Omtr. Plads	Ny Bølgelængde		Tider for Udsendelse	
		m.	kp.	i Min. over hver fulde Time Taage	Klart Vejr
1. <i>Sule Skerry</i> . . . . . (MSG)	59° 05' N. 4° 24' W.	1042	288	02, 08, 14 o. s. v.	20 og 50
2. <i>North Ronaldsay</i> . . . . . (MNG)	59° 23' N. 2° 23' W.	1010	297	00, 06, 12 o. s. v.	24 og 54
3. <i>Butt of Lewis</i> . . . . . (MBG)	58° 31' N. 6° 16' W.	1042	288	00, 06, 12 o. s. v.	18 og 48
4. <i>Kinnaird's Head</i> . . . . . (MMK)	57° 42' N. 2° 00' W.	1010	297	04, 10, 16 o. s. v.	28 og 58
5. <i>May Island</i> . . . . . (MMM)	56° 11' N. 2° 33' W.	1010	297	02, 08, 14 o. s. v.	26 og 56
6. <i>Mull of Cantyre</i> . . . . . (GGC)	55° 19' N. 5° 48' W.	1020	294	00, 06, 12 o. s. v.	12 og 42

Signalet vil for hver Station blive udsendt, som følger:

Kaldesignalet 16 Gange . . . . .	40 s.	}	1 m. 45 s.
En lang Streg . . . . .	10 s.		
Kaldesignalet 17 Gange . . . . .	42½ s.	}	4 m. 15 s.
En lang Streg . . . . .	10 s.		
Kaldesignalet 1 Gang . . . . .	2½ s.		
Pause . . . . .	4 m. 15 s.		
	Ialt . . . . .		6 m. 00 s.

I Taage udsendes Signalerne uafbrudt begyndende paa de ovenanførte Tider.

I klart Vejr udsendes Signalerne to Gange hver halve Time begyndende paa de ovenanførte Tider.

Under Forandringerne kan den indbyrdes Forstyrrelse mellem Stationerne muligvis blive forøget.

Skibe med Retningsfinder anmodes om, efter at alle Forandringerne er gennemført, at indsende Rapport angaaende Systemets Effektivitet til: *The Secretary, Northern Lighthouse Board, Edinburgh.*

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
 Korts eller Boga Nr.
- England:*
- R 12 Norway to Iceland, including the Færoe islands.  
 R 890 Brazil. — Formosa to Pernambuco.  
 R 2897 Gulf of Mexico. — Tampa bay.  
 R 3487 Ports in the Philippine islands.  
 N Admiralty Tide Tables, 1933, Part I, Standard edition.  
 N Admiralty Tide Tables, 1933, Part I, Abridged edition.  
 T Supplement Nr. 1 to Pacific Islands Pilot, Vol. III.
- Sverige:*
- N 238 Södermanlands skärgård, Södertälje—Landsort—Tvären. Specialkort over:  
 Södertälje kanal og Boköleden.

## Tillæg.

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

1466. Sundet. Flinterenden. Afmærkning forandres. Tidspunkt for Forandring.  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1182 og Nr. 27/1282 1932 meddeles, at Forandringen af Afmærkningen i *Flinterenden* paabegyndes den 27. Juli d. A.  
 (E. f. S. Nr. 25/1182 og 27/1282 1932.)
1467. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyrskib flyttes. Lystønde forandres.  
 Ny Lystønde udlægges. Tidspunkt for Forandring.  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1186 og Nr. 27/1283 1932 meddeles, at de deri nævnte Forandringer paabegyndes den 27. Juli d. A.  
 (E. f. S. Nr. 25/1186 og 27/1283 1932.)
1468. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre Flint SE. Klokketønde udlagt.  
 Klokketønden *Søndre Flint SE.* paa  $55^{\circ} 35' (58'')$  N.  $12^{\circ} 49' (45'')$  E. er udlagt paa Station.  
 (Fyr-Fort. Nr. 298.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1469. Danmark. Kattegat. Lindholm Dyb. Lindholm Flak E. Sømærke flyttet.  
 Den røde Spidstønde med to opadvendte Koste *Lindholm Flak E.* er flyttet c. 200 m E. efter til  $55^{\circ} 56' (13'')$  N.  $10^{\circ} 44' (18'')$  E. i 13 m Vand.  
 (Kort Nr. 262, 227, 278 og 211. Søm. Fort., Side 40. Nr. 8 a.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1470. Grønland. Davisstrædet. Skær. Vrag.

Skær og Vrag er fundet paa nedennævnte Pladser:

Skær paa  $65^{\circ} 12' N.$   $52^{\circ} 54' W.$

Vrag —  $65^{\circ} 12' N.$   $52^{\circ} 52' W.$

Skær —  $65^{\circ} 15' N.$   $52^{\circ} 54' W.$

2 Skær —  $65^{\circ} 15' N.$   $52^{\circ} 49',_5 W.$

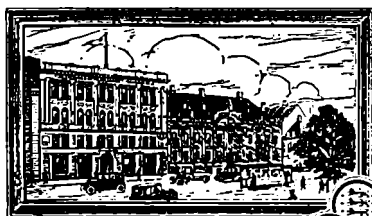
Pladserne er omtrentlige. Nærmere Meddelelse vil fremkomme.

(Kort Nr. 146 og 147.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Forsikrings-Aktieselskabet*  
**"SKANDINAVIA"**

*Stiftet 1899*  
*Aktiekapital 10 Millioner Kroner*

SØ OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON · E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lambert
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices . . . . .	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA    BILBAO: ESTACION 5

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

## Owners' & Captains' Code

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

**Price 13/-** postage paid.

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

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

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

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene«

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.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



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

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000  
Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagervej 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Filtaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

Tel. Addr.  
SolbergEstablished  
1876Téléphone 188  
R. C. Dunkerque No. 3295**ADOLF SOLBERG & CO.**

SUCCESSORS

SOCIÉTÉ FRANCO-SCANDINAVE

**SHIPCHANDLERS & BUTCHERS**

PROVISION, DECK, ENGINE &amp; BONDED STORES

Wine &amp; Spirits Merchants

CONTRACTORS FOR DRYDOCKING

16, Quai de la Citadelle ★ **DUNKERQUE****A.B. BRUHN Co. O/Y**

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibarederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

**O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.****KOTKA, Finland**  
**Independent Stevedores**

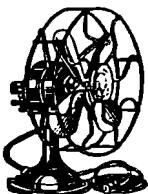
Members of The Association of Finnish Stevedores.

**ELEKTRISK SKIBSUDSTYR**

REPARATIONER

LAGER af

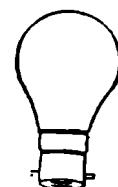
INSTALLATIONER



Dele til alle Typer SPIL, MOTORER, DYNAMOER,  
TRAADLØSE STATIONER af alle europæiske Typer.  
Alle Sorter TERMOMETRE og MANOMETRE til Damp-  
og Dieselmotorskibe. — Reservedele til danske Rusthamre.

**ARNESSEN ELECTRIC CO., INC.** 13, Water Street,  
NEW YORK

(A. ARNESSEN)



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 32

FREDAG 5. AUGUST 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

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

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### JAPANSK FORSLAG TIL OPHUGNING OG OPLÆGNING

Medens de fleste Forslag til Bedring af Skibsfartens triste Kaar har været af international Karakter, overvejer de japanske Redere for Tiden en national Plan. Den er fremsat af Rederiforeningen i Kobe og gaar i Hovedtrækkene ud paa at opkøbe den overflødige Tonnage i Japan og skille sig af med den delvis ved Oplægning og ved Ophugning.

Den japanske Handelsflaade repræsenterer 4,270,000 Tons, hvoraf 887 Skibe svarende til 3,350,000 Tons tilhører Medlemmer af Japans Rederiforening. Man regner med, at den overflødige Tonnage ligger omkring 500,000 Tons (Dødvægt: 750,000).

Meningen er nu at danne et Selskab med en Kapital af 2 Millioner Yen, hvoraf mindst Fjerdedelen maa indbetales. Medlemmer af Rederiforeningen maa tegne sig for denne Aktiekapital, efter Forslaget i Proportion med den Tonnage de ejer. Det er altsaa fra selve Selskabets Aktionærer, at den overflødige Tonnage købes. Naar man regner med 20 Yen pr. Ton (ikke saa lidt over Dagsprisen), kræves altsaa 10 Millioner Yen til at opkøbe de 500,000 Tons. Disse Penge, mener Forslagsstillerne, kan man nok faa mod Sikkerhed i de oplagte Skibe. Forrentningen sættes til 4 Procent om Aaret, og Medlemmerne af Rederiforeningen skal hertil yde 2 Yen pr. Ton af deres Handelsflaade. Et af det paatænkte Selskabs Hovedopgaver vil blive at hindre saa vidt mulig Importen af gammel Tonnage til Ophugning — Japan har som bekendt været et af de Lande, der har opkøbt mest udenlandsk Tonnage til Ophugning.

Ovenstaaende er som sagt et Forslag — hvorvidt det bliver vedtaget, ja det er en anden Sag.

### NEDSÆTTELSE AF HAVNE- AFGIFTERNE I ROTTERDAM

Som bekendt er Rotterdams Havn i hvert Fald for en meget stor Del Nøglen til Byens Velfærd. Tilbagegangen i Havnetrafikken har derfor givet Anledning til Bekymringer og fremkaldt Tanken om at modvirke denne Nedgang, skriver vor fortræffelige Generalkonsul i Rotterdam, Hr. H. H. M. Borregaard, i en Indberetning til Udenrigsministeriet.

Det stod ledende, intelligente Mænd med Fremsyn klart, at dette i første Linie burde ske ved en Nedsættelse af Havneafgifterne, der i længere Tid har været utidssvarende høje.

Forslag til en ønskelig Forandring, forlængst fremsatte, mødte imidlertid i visse — mindre ansvarlige Kredse stor Modstand.

Det lykkedes dog endelig ved Byraadmødet den 27. Juli at tilvejebringe Majoritet for den ønskelige Forandring, der ventes at blive godkendt af Provincial-Styrelsen og derefter af Regeringen.

Byraadet vedtog i ovennævnte Møde Ændringer i Havneafgiftsreglementet:

- at fastsætte Havneafgiften for Søsokibe saaledes, at der for Søsokibe skal erlægges fl. 0.03 pr m<sup>3</sup>



af Skibets Brutto-Registertonnage og yderligere af hver Ton (1000 kg), der lastes eller/og losses i Kommunen, fl. 0.05; dog saaledes at Havneafgifterne i Total ikke overstiger fl. 0.045 pr. m<sup>3</sup> af Skibets Brutto-Registertonnage eller fl. 0.02 pr. m<sup>3</sup> af Skibets Brutto-Registertonnage + fl. 0.30 for hver Ton (1000 kg), der lastes eller/og losses i Kommunen.

De i Rute fart sejlende Skibe, som paa samme Rejse anløber Rotterdam een Gang for at losse og een Gang for at laste, ydes ved det sidste Besøg 25 pCt. Reduktion paa ovennævnte Takster.

- b. Havneafgifterne for *Flod- og Kanalskibe* fastsættes for de fleste Kategoriers Vedkommende saaledes:

Ved et Ophold paa højst 17 Dage erlægges fl. 0,025 pr. Ton, og ved et Ophold paa højst 30 Dage erlægges fl. 0,03 pr. Ton.

- c. Bestemmelsen om at *Flod- og Kanalskibe*, der indeholder en Ladning med ubekendt Bestemmellessted, først efter Udgangen af en Maaned paany skal betale Havneafgifter, bortfalder.

De nye Takster, der forventes at træde i Kraft inden Udgangen af indeværende Aar, muligvis allerede den 1. Oktober, vil for *Flod- og Kanalskibe* betyde en Reduktion af Havneafgifterne paa gennemsnitlig 9.1 pCt., for *Søskibe* gennemsnitlig 16.5 pCt., og desuden for *Ruteskibe* en yderligere Reduktion paa gennemsnitlig 13.5 pCt. — altsaa for Ruteskibe en gennemsnitlig Reduktion paa ialt 30.0 pCt.

**GAAR DET MOD SHILLING-KRONEN** Faar Landmændene alligevel deres Vilje — gaar det mod Shilling-Kronen? Kronen er i de sidste Dage faldet ikke saa ubetydeligt i Forhold baade til Dollar og Sterling. Onsdag sattes Sterlingkursen til 18 Kroner 60 Øre, altsaa 44 Øre lavere end den normale Sterlingkurs. Og Rygterne vil vide, at denne gradvise Sliden Kronen tyndere ikke vil standse, før end Pundet, altsaa 20 shillings er lig med 20 danske Kroner.

Det er trist, hvis dette er sandt, og det er næppe med Regeringens gode Vilje, at denne Devaluerings-Proces foretages. Paa den anden Side kan ingen Regering sidde med Hænderne i Skødet, naar Landets Hovedindustri arbejder med et dundrende dagligt Underskud, og maa betræde de mest tornefulde Stier, hvis blot disse fører til Maalet: Sanering af vor nationale Økonomi. Af forskellige Udtalelser forstaaer man, at Englænderne ikke vil nægte os Medlemsskab af Sterlingklubben, selv om vor Krone bliver til en Shilling-Krone. Uden denne Garanti vilde en Krone-Devaluering selvfølgelig være en uoprettelig Dumhed.

Da Sterling bød Guldet Farvel, var Kronen nødsaget til at følge Trop. Skibsfarten haabede den Gang, at denne Politik vilde betyde højere Sterling-Fragter. Haabet blev skuffet. Men hvor meget værre vilde ikke Skibsfartens Stilling have været, hvis vi var forblevet Gulddalutaen tro. Vor Skibsfart har det mere end ondt, men Guld-Valuta-Landene har det endnu værre, hvis det er nogen Trøst. En yderligere Nedskæring af Kronen, naar den ikke følges af en tilsvarende Bevægelse hos Sterling, maa antagelig gavne den danske Skibsfart, hvis Fragtaftaler hovedsagelig er i Sterling. Værre synes man ikke, det kan blive. Selv om der ikke er nogen Garanti for det. Det fortælles, at en kendt Diplomat for ti Aar siden blev sendt til Kina som Gesandt for et stort Rige. Da han kom derud, sagde Manden, han skulde afløse: »Forholdene er ubeskriveligt fortvivlede herude, men den Trøst har man dog, at de ikke kan blive værre.« Da de to Mænd

efter de ti Aars Forløb fornylig mødtes her i Evropa, sagde den sidst tilbagevendte: »De havde Uret; Forholdene blev alligevel værre for hvert af mine ti Aar derude.« Før Strømmen har vendt sig, ved man ikke, hvornaar det var værst.

**UDBYGGES HEL-SINGØR-VÆRFTET EFTER DEN STORE BRAND?** Skibe, der i Onsdags Aftes passerede Helsingør, saa pludselig Ild og Røg vælte frem bag Kronborg. Vort smukkeste Slot blev heldigvis skaanet, men Ilden hærgede Helsingør Skibsværft slemt — Snedkerværkstedet, et Lager af tørt Træ, et Malerværksted, to Inspektorkontorer, et Tømmerværksted og Magasinet med for 1/2 Million Kroner nedbrændte til Grunden.

Heldigvis bredte Ilden sig ikke saa meget, at Arbejdet paa Nybygninger og Reparationer behøver at standses. Og Værftet har som bekendt relativt godt at bestille. Det har foruden Bygningen af den nye Færge til Statsbanerne det meste af en halv Snes Skibe til Reparation, og flere af dem af ret gennemgribende Natur. Heldigvis gik Værftets Modelsamling ikke op i Luer. Den er nu midlertidig flyttet, og Snedkerværkstedet, hvor Ilden opstod, temporært indrettet der.

Som bekendt har Helsingør Værftet i Aarevis tænkt paa at udvide sit Dokareal. Nu har Værftet Chancen, for naar Udvidelsen ikke forlængst har fundet Sted, saa skyldes dette i nogen Grad, at den nu nedbrændte Magasinbygning netop laa der, hvor Udvidelsen burde foretages. Men Tiderne er daarlige, Værftet ligger ikke med nye Ordre, saa det kan være, at Ledelsen ikke mener at kunne forsvare en relativt kostbar Udvidelse. Paa den anden Side har man ikke Lov at regne med, at hverken Verdenskrisen eller Skibsfartens Fortrædeligheder vil vedvare. Og kommer de gode Tider, vil det dygtigt ledede Værft øjeblikkelig faa Brug for mere Dokplads, end det nu disponerer over. Man maa heller ikke glemme, at i Øjeblikket er det billigere at lade foretage en saadan Udvidelse, end det har været siden Krigen.

**ITALIEN BLIVER FRYGTET KONKURRENT** Alt tyder paa, at Italien vil blive en farlig Konkurrent til de andre store Skibsfartslandes Atlanterhavsruter. De italienske Rutebaade er allerede kendte

for deres pragtfulde Udstyr, glimrende Køkken og komfortable Kahytter. I den sidste Tid har Italienerne desuden lagt særlig Vægt paa at *speede* deres Passagerskibe. Det er ingen Hemmelighed, at den italienske Skibsfart ønsker at præsentere Nationens Genopbygger, den store Mussolini, med Atlanterhavets *blue ribband*. Der menes, at det bliver *Rex*, den pragtfulde 50.000 Tons Kæmpeliner, der vil vriste det usynlige Hæderstegn fra Tyskerne. »Rex« sejler sin første Tur til New York den 27. September, og den Tur vil antagelig blive et nyt Kapitel i Skibsfartens Historie.

Den 8. November staar det andet italienske Pragtskib »Conte di Savoia« ud paa sin Jomfrurejse til New York. Lykkes det ikke »Rex«, bliver det »Conte di Savoia«, mener Italienerne, der vinder Prisen, som ikke uddeles af nogen, men som er den mest efterstræbte i Passager-Trafikken.

*Arvid Gjerp*

## SKOLESKIB "NIOBE" KATASTROFEN

Kommandør L. Dornonville de la Cour  
om Sejlskibsuddannelsen

Under Overskriften *Bloter vi gamle Guder?* belyste *Dansk Søfarts Tidende* sidste Uge Betimeligheden af Sejlskibsuddannelsen i vore Dieselskibets Dage. I et Interview med *Dagens Nyheder* udtaler Chefen for Københavns Sødefension, Kommandør L. Dornonville de la Cour, der har et langt Livs Erfaring med Hensyn til Skoleskibe og Sejlskibssejlad, sig om Katastrofen og om Sejlskibsuddannelse. Vi gengiver Interviewet:

»Jeg undrer mig over, udtaler Kommandøren, at en saadan Ulykke kan ske, at man kan lade sig saadan overraske, naar man sejler med Sejlskib. Jeg har aldrig erfaret, at selv en pludselig opstaaende Kuling kan komme saa aldeles bag paa En, at man ikke faar Tid til at tage Sejlene ned. Man kan altid se paa Vandet, at den nærmer sig, længe før man mærker Vinden .... det kommer i Kog. Jeg har et langt Sømandsliv bag mig — som ung har jeg sejlet med Fregatten »Jylland« og senere fire Aar med Korvetten »Dagmar«, og jeg har mange Gange ude paa de store Have oplevet meget kraftigt og pludselig Uvejr, men jeg har aldrig selv været ude for den Situation, og jeg mindes ikke at have hørt om en lignende Ulykke for.

## Et Naturfænomen?

Enten maa Kaptajnen ikke have været tilstrækkelig opmærksom — og Tyskerne er dog ellers kendt som dygtige Søfolk — eller ogsaa er »Niobe« kommet ud for noget, der kun kan karakteriseres som et Naturfænomen.

— Kan det ikke tænkes, at det er et lignende Naturfænomen, der har heseget »København«s Skæbne?

— Det har maaske været noget lignende .... en haard, pludselig Storm, som har faaet Skihel til at krænge over, saa Ladningen har forskudt sig. Men om »København« kan der jo kun fremsættes Hypoteser.

## Faremomentet ved Skoleskibe

— Er Faren ved disse Skolesejlskibe med deres store Takkelage ikke saa stor, at den staar i Misforhold til deres Betydning for de unge Sømands Uddannelse?

»Der er altid Fare paa Søen .... ligesom paa Landjorden, hvor man naar som helst kan faa en Tagsten i Hovedet ....

— Men er Risikomomentet ikke særlig stort her, hvor Besætningen er uøvel og vel ikke i Stand til at efterkomme Befalingerne tilstrækkelig hurtigt?

— Jo, det er det selvfølgelig. Hele dette Spørgsmaal har iøvrigt været taget op til Drøftelse i de allerfleste Lande. Det kan ikke nægtes, at efterhaanden som Damp- og Motorskibene er vundet frem, er Sejlskibenes Betydning aflaget ganske overordenligt, og det har da ogsaa herhjemme haft til Følge, at Marinen helt har afskaffet Sejlskibsuddannelsen og nøjes med at lade Aspiranterne sejle med Kuttere for dog at faa lidt Begreb om Sejlføring. Men Koffardimarininen har jo endnu »Georg Stage«

....  
— Er det ikke Deres Opfattelse, at Sejlskibene efterhaanden vil forsvinde aldeles?

— Jo, det vil de vel nok, men Søfolk er nu en Gang konservative, og den Opfattelse er stadig meget udbredt, at man ikke kan blive rigtig Sømand, før man har lært Sejlføring.

Og, som sagt, jeg har aldrig før hørt om en lignende Ulykke, hverken herhjemme eller andelsteds.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 2. August 1932.

De i Ugens Løb rapporterede Forretninger samt de forskellige Markedsberetninger om de øjeblikkelige Forhold paa Fragtmarkedet og Udsigterne for den nærmeste Fremtid kan umuligt blive andet end sørgmunter Læsning, og det er desværre saa, at Fakta ikke er bedre, end hvad der gives Udtryk for i de forskellige Beretninger. Lignende Forhold — maaske endnu daarligere — paa Fragtmarkedet og i Skibsfartsverdenen som Helhed er set før, ja mange Gange, og én Gang vil det være Slut, men *hvornaar*, er det store Spørgsmaal; i Mellemtiden slaes meget i Stykker, og der er mange Ting, som maa bringes paa Fode, inden ordnede Forhold igen kan komme i Højsædet, bl. a. og ikke mindst den frie uhindrede Handel, Regulering af Priser paa de vigtigste Varer, Valutaen og politisk Kævl om Maal, og særlig Midler, til Samfundets Forbedring, o. s. v.

## TRÆLASTMARKEDET

Efterspørgslen er fremdeles minimal og de tilbudte Rater mere end minimale: 700 Fv. Skellefteå/Tyne rapporteres sluttet til 35/-. 580 Std. Ræfso/Zaandam Hfl. 13,50. 925 Std. Sundsvall & Søderhamn/London 35/-. 300 Std. Ulcåborg/Nantes 215 Frcs. 1/1,150 Std. Ulcåborg/West Hartlepool udbydes til 30/- à 31/. 650 Std. Piteå/Grimsby 33/-.

Leningrad: 620 Std. Manchester noteres til 43/-. 900 Fv. Sarpsborg 28/9.

Hvidehavet: En Del flere Laster er kommet paa Markedet, men en kolossal Konkurrence holder Ra-

terne nede. Archangel: Cardiff 1,160 Std. 47/-. Alexandria 1,650 Std. 53/-. Poole 650 Std. 51/-. Rouen 13/1,450 Std. 41/-. Bristol Kanalen 14/1,500 Fv. 43/9. Umba: London 1,025 Std. 43/-. Onega: Newport 755 Std. 50/-. Onega: Hull 1,100 Std. 44/-.  
KUL, KOKS etc.

## KUL, KOKS etc.

Der er ingen Forandring til det bedre. Af Slutninger og Noteringer bemærkes: 3/4,000 T. Forth/Kbhvn. 3/9 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1000 Losning, 2,800 T. Forth/god dansk Havn 4/3, Nykøbing F. 1,700 T. 4/6, 2,000 T. Østkysten/Randers 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3,700 T. Østkysten/Riga 3/9, 1,000 T. Koks Glasgow/Nykøbing F. 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2/2,500 T. Koks Glasgow/Kbhvn. 6/- 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 15/2,000 T. Koks London/Kbhvn. ca. 6/3, 2,750 T. Koks Nordenham/Stockholm 5/6. Rotterdam/Cork har taget 2,500 T. til 5/- fri Losning, 750 T. 6/- og 1,800 T. Dublin 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fra Danzig skal der være solgt og sluttet et Par Ladninger til irske Havne.

## MIDDELHAVET etc.

Kul Wales/Genua har igen været nede i 5/9 for 6,500 T., men 6/- noteres aller. Til Alexandria fik 6,500 T. 6/9 og 7,300 T. 6/6, Port Said 6,000 T. 7/-. Østkysten/Genua 8,000 T. 6/-, 6,600 T. 6/3. Forth/Barcelona 2,800 T. 9/9, Forth/Port Said 5,300 T. 7/3. Rotterdam/Oran 7,000 T. 7/6, scale Losning optil 2,400 T. à 3/-. De hjemgaende Middelhavs-Markedet er mere end trøstesløse. Sortehavet/U. K. Kont. noterer og betaler nu 9/6 mod 9/3 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> i forrige Uge. Donau/B-H. har sluttet et Par Baade saaledes 6,000 T. B./H. 13/3, A./R. 12/9, U. K. 13/9, 4,400 T. henholdsvis 14/- 13/6 og 15/- Option Danmark 15/9.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### VEDTAGELSE AF ST. LAWRENCE KANAL PROJEKTET

De amerikanske og kanadiske Myndigheder er nu endelig enedes om at gennemføre det grandiose Projekt — Bygningen af en 27 Fod bred St. Lawrence Kanal fra Chicago til Atlanterhavet. Naar det amerikanske Senat har ratificeret denne Overenskomst, hvilket betragtes som givet, vil det mægtige Arbejde blive paabegyndt. Man regner med, at Arbejdet vil tage mindst 10 Aar, og at Kanalen vil koste \$543,000,000, hvoraf De Forenede Stater skal betale den ene Halvdel, medens Kanada bærer den anden.

Kravet om denne Kanal er meget gammelt. I 1909 krystalliseredes Kravet til Nedsættelse af en International Kanal Komité. Krigen standsede de paabegyndte Forhandlinger om at skabe denne mægtige Kanal, der baade teknisk og finansielt vil fordunkle selve Panama-Kanalen. Det ovenfor nævnte Beløb mener man ikke vil slaa til, Teknikere regner med Beløb, der ligger mellem 700 og 900 Millioner Dollars.

Baade i Staterne og i Kanada har man længe set paa Planen som en naturlig Løsning af Kravet om billig Transport. I visse Kredse frygter man imidlertid, at bestemte Interesser, særlig Jernbaneselskaberne, vil gøre alt, hvad der staar i deres Magt, for at lægge Projektets Gennemførelse Hindringer i Vejen. Vor Kollega i New York, »Nauticus«, mener saaledes, at selv om Senatet vedtager Projektet, mangler Staten Penge til at sætte Arbejdet i Gang. Man frygter ogsaa, siger Bladet, at hvis Kanalen bliver en Succes, vil den ødelægge de østlige Jernbaneselskaber. Bliiver den det ikke, oges Skatteydernes Byrde bare. Den ny Kanal vil ogsaa overflødiggøre den nuværende Lake-Damper Type, som er bygget specielt til at kunne benytte de nuværende Kanaler.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

### ET TYSK SKIBSFARTSMONOPOL

Den tyske Stat har som tidligere meddelt gennem store Millionkrediter støttet de tyske Storredier og derved faaet en meget betydelig Indflydelse paa Storskibsfarten.

Det meddeles nu i tyske Blade, at denne Indflydelse foreløbig har givet sig Udslag i, at Regeringen arbejder paa at tildele et enkelt Selskab, Hamburg-Süd, hele Trafiken paa Sydamerika. Dette vil være ensbetydende med Monopol, og man frygter, at dette vil medføre, at Afskibeerne derved drives over til fremmede Rederier.

Det forlyder endvidere, at Regeringen overvejer at samle de af andre tyske Rederier trafikerede Linier i et enkelt Selskab, ogsaa i andre Trades. Det hævdes meget kraftigt, at dersom saadanne Planer gennemføres, vil det medføre, at Eksportørerne søger til de udenlandske Linier til stor Skade for den tyske Skibsfart.

*Dagbladet »Borsen«.*

### DAARLIG DISPATCH I LENINGRAD OG I HVIDEHAVET

Det meddeles, at Ekspeditionen af Trælastbaade i Leningrad har været meget daarlig i den senere Tid. Gennemsnitlig er der lastet ca. 50 Std. d.b.b., ca. 80 engelske Kubikfavne Pulpwood og 60—70 eng. Kubikfavne Props pr. Baad pr. Dag. Rent undlagelsesvis har dog enkelte Baade faaet ganske god Ekspedition.

Udsigterne for den nærmeste Tid maa fremdeles betegnes som daarlige.

### FRAGTBERETNINGEN fortsat

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal/A.-R. faar »space« til 5/5½ c. og »full cargoes« er vel værd ca. 6 c., med 8½ c. til Middelhavet, 1/9 Vestkyst U.K./New York/Antwerpen rapporterer en Slutning i Liner til 4½ c. Cuba har sidst betalt 13/- 6,500 T., 13/6 6,000 T. prompt og noterer 13/9 14/- for 7,500 T. pr. Oktober. Salpeter Hope-well/B.-H. 7,000 T. \$ 1,70.

Portland/U.K. Kont skal være gjort til 22/6.

#### SYDAMERIKA

Sunderland/Buenos Aires har betalt 9/6, Option Rosario 10/6, og 10/- for 5,000 T. til Montevideo. Wales/Montevideo 8/6, Rosario 10/9 og 11/-, Rio 8/-. Der er ikke mange nye Laster, men rigeligt med Baade, som vil tage Chancen uden at være sluttet for hjemgaaende Last. En noget fastere Tendens gør sig gældende i det

Pr. 29. f. M. var der 65 Trælastbaade under Lastning, hvoraf 23 for d.b.b., 22 for Pulpwood, 12 for Props og 8 for anden Trælast. Stykgodsbaadene, hvoraf der den nævnte Dato var 7 under Losning, opgives at faa en ganske god Ekspedition.

En norsk Reder har fra en af sine Kaptajner, der har været i Hvidehavet, modtaget følgende Meddelelse:

Medens de første Baade, der lastede i Hvidehavet i Aar, fik en meget hurtig Ekspedition, faar de Baade, som nu laster deroppe, tildels meget lange Ophold, indtil en Maaned.

En Baad, som netop har lastet i Hvidehavet, saa kun 300 à 400 Arbejdere ved det Savværk, som i Begyndelsen af Sæsonen beskæftigede ca. 1600 Mand. Arbejderne er forsvundet, fordi de faar for lidt Md. Der arbejdes nu kun paa sædvanlig Dagtid og ikke Natskift, som det tidligere blev gjort.

*Norges Hundels- og Sjøfartstidende.*

### BEDRE SEJLADS-FORHOLD PAA KØBENHAVN

Efter hvad vi erfarer, forestaar der nu et nyt Fremstød i denne Retning, idet det danske Fyrvæsen har indledet et intimt Samarbejde med Svenskerne, som tager Sigle paa bedre og mere sikre Sejladss-forhold i det vigtige Gennemsejlingsfarvand Øresund.

Naar vi fra dansk Side har ønsket at samarbejde med Svenskerne — siger Fyrdirektør *Sinding* i Dag under en Samtale — er det fordi baade Svenskerne og vi har mange fælles Interesser at varetage i Øresund, som jo er et vigtigt Farvand for begge Landes Søfart. Vi anlagde i sin Tid det store Radio-Fyr ved Nakkehoved, men vi vidste paa det Tidspunkt godt, at et Radio-Fyr til Gavn for Indsejlingen til Sundet hellere burde placeres ved Helsingborg. Vi kunde imidlertid ikke dengang placere vort Radio-Fyr paa svensk Territorium. Paa den sidste nordiske Fyr-Kongres i Stockholm foreslog jeg imidlertid Svenskerne, at der blev etableret et Radio-Fyr ved Helsingborg, saaledes at vi kunde ophæve Radio-Fyret paa Nakkehoved. Dette Forslag syntes de svenske Fyr-Folk godt om, og vi blev saa enige om, at der i Stedet for blev oprettet et Radio-Fyr paa Hamneren ved Bornholm og at Svenskerne deltog i Udgifterne dermed paa en saadan Maade, at den danske Stat slap billigt. Vi har saaledes opnaaet at faa en god Radiotjeneste ved Indsejlingen til Øresund i Sverige, og Svenskerne opnaar at faa et Radio-Fyr paa Bornholm, hvilket de meget gerne vil have. Det er en lille Handel, som ikke koster os noget, men som begge Parter er glade for.

— Hvornaar flyttes Nakkehoved-Fyret til Helsingborg? — Saasart den svenske Stat, som jo skal betale det nye Fyranlæg, har »ratificeret« Overenskomsten mellem de to Landes Fyrvæsenere. Det vil næppe vare saa længe.

— Hvor langt er Fyrvæsenet i Øjeblikket med sine Planer om de danske Farvandes Indkredsning af Radio-Fyr?

— Vi mangler kun at faa anbragt et Radio-Fyr ved Indsejlingen til Limfjorden. Fyret skal bygges endnu i dette Aar og kommer til at koste ca. 16,000 Kroner. Men vi har Pengene til det, og naar dette Fyr er tilvejebragt, raader Danmark over 14 moderne Radio-Fyr. Hermed skulde vort Radio-Fyr Program saa være fuldført.

*Social-Demokraten.*

hjemgaaende Marked, men har hidtil ikke givet sig Udslag i væsentlig bedre Rater.

San Lorenzo/A.-R. sluttet til 13/- à 13/6, U.K. Kont. ca. 15/- 15/6, Danmark 15/9, Bergen/Åhus 16/3. Bahia Blanca og La Plata/Genua gik til 13/9d. 6,400 T., Concepcion/U.K. H/H 15/9 5,900 T. ult. August.

#### ØSTEN

Syd-Australien/Europa fik 4,000 T. parcel til 20/-. Fra Vestlandet indikeres ca. 22/6 for fuld Last. Dalny/R.-Hb. 3,000 T. 21/3, 7,500 T. 20/9d., Madras/Marseille-Kontinentet 23/6 7,000 T., Saigon/Havre/Dunkirk 23/- Beira/U.K. 15/-.

#### TIME-CHARTER

Vestindien: 5,720 T. 60c. 2 Mdr.; 4,050 T. 80c. Rundreise; 2,400 T. \$1 ¾ Mdr. Canada. 6,750 T. m/v Lev. Australien/Tilbagelev. Kina/Japan 4/9. Kara Sea: 3,000 T. 4/6 ¾ pCt. Adr.; 2,400 T. 5/1½d. 5 pCt. Adr.

## PERSONALIA

### Udenlandsk Hædersbevisning

Cand. juris. E. Mægaard, administrerende Direktør for Dansk Dampskibsrederiforening, er blevet udnævnt til Ridder af den norske St. Olavs Orden.

### 25 Aars Jubilæum

Den 10. August kan Hr. Richardt Frederik Hellerung fejre 25 Aar Jubilæum i D. F. D. S., idet han paa nævnte Dato blev udmønstret som Maskinassistent i s.s. »Kong Haakon«.

I 1910 blev Mester Hellerung udnævnt til Undermester og i 1930 som 1. Maskinmester og har selvfølgelig i Aarenes Løb gjort Tjeneste i mange af Selskabets Skibe og er nu ansat i s.s. »Møen«.

### 50 Aars Jubilæum.

#### Skibsreder L. Jepsen.

Onsdag den 10. August kan Konsul L. Jepsen, Korsør, fejre 50 Aars Jubilæum i det gamle Firma P. Jørgensen & Co.

Konsul Jepsen fik Ansættelse i 1882 hos Skibsmægler og Konsul P. Jørgensen, og allerede i Aaret 1894 optoges han som Kompagnon i Firmaet sammen med daværende Prokurist Sofus Møller, og Firmanavnet ændredes til P. Jørgensen & Co.



Skibsreder L. Jepsen.

Ved Konsul Jørgensens Død i 1900 fortes Firmaet videre af de to Indehavere Konsul L. Jepsen og Sofus Møller, og ved sidstnævntes Død i Aaret 1913 blev Konsul Jepsen Eneindehaver.

Konsul Jepsen er en anset og afholdt Mand indenfor Skibsmæglerstanden. Hans kloge, fornemme Væsen parret med hans Dygtighed og ubestikkelige Karakter har skaffet ham mange Tillidshverv. Her skal særlig fremhæves, at han i 1921 blev Formand for Provinsmæglerforeningen for Danmark, et Hverv han ved sine organisatoriske Evner og store Kendskab til hele Mæglerensagen har bestridt til Kollegernes udelte Tilfredshed. Provinsmæglerforeningen er i Dag en fast sammentømret Organisation; vi behøver blot at minde om Garantiforpligtelsen overfor Rederne, der baade herhjemme og i Udlandet har høstet den største Anerkendelse.

I April Maaned i Aar blev Konsul Jepsen af Ministeriet udnævnt til Medlem af den nye Mæglerkommission.

### Dødsfald

En af Ærøskøbings gamle Sømænd, fhv. Skibsfører H. Espensen, er i Mandags afgaaet Døden efter kort Tids Sygdom, 79 Aar gl.

Afdøde efterlader sig 4 Sønner og 2 Døtre. Alle 4 Sønner har fulgt i deres Faders Fodspor og er Sømænd, den ene Dampskibskaptajn i Amerika, medens de andre 3 Sønner samt Døtrene er giftede og bosiddende i Ærøskøbing.

### Maskinmester K. Rasmussen,

Maskinmestrenes Forenings dygtige og afholdte Formand, fylder den 12. August 50 Aar.

## DE STORE OPLÆGNINGER

I Tirsdags var ikke mindre end 98 Skibe oplagt tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening. Disse Skibe svarer til 240.153 Brutto Tons eller 378.917 Dødvægts Tons, allsaa en Stigning paa 20,428 Tons i Ugens Løb. Der ventes en yderligere Stigning i Oplægningerne i næste Uge.



### Brand om Bord i Ophugningsdamper

I Damperen »Jungshoved«, der ligger til Ophugning ved Aalborg Skibsværft, opstod der i Mandags Brand.

Ophugningsarbejdet udføres med Avtogenskæreapparater, og en Gnist fra et saadant Apparat havde antændt nogle Planker. Det tilkaldte Brandvæsen fik efter nogen Tids Forløb slukket Ilden, uden at der skete større Skade.

### Skoleskibet »Georg Stage« besøger Skotland

Skoleskibet »Georg Stage«, der afgik fra Frederikshavn den 24. Juli, er i Mandags ankommet til Leith i Skotland. Besøget vil strække sig over nogle Dage. Skibet medfører ca. 80 Elever, og der meldes: Alt vel.

### Forlist og ophugget Tonnage.

Den gennemsnitlige Procent af Dampskibe, der er forlist i Aarene 1927—1931, beløb sig kun til 0,68 pCt., medens den for Eksempel fra 1909—1913 var 1,17 pCt.; det lave Tal for de senere Aar kommer af, at saa megen Tonnage er lagt op.

Mængden af Dampere, der er hugget op, varierer meget fra Aar til Aar. I Perioden fra 1905—1914 var Minimum 87,737 Tons og Maksimum 251,900 Tons. Fra 1915—1920 blev der næsten ikke hugget Tonnage op, aarligt Gennemsnit var ca. 10,000 Tons; men helt anderledes er Forholdet i de senere Aar. I 1921 ophuggedes 77,500 Tons, det steg til 315,000 Tons i det følgende Aar og til 963,000 Tons i 1923, ogsaa i de følgende Aar ophuggedes megen Tonnage med Undtagelse af 1927. Den største Ophugning naaedes i 1924 med 1,174,258 Tons, og i Fjor naaedes den næsthøjeste med 1,018,174 Tons.

Den samlede Damp- og Motortonnage, der ophuggedes i de ni Aar 1923—1931 — 7,5 Millioner Tons —, viser et aarligt Gennemsnit paa 1,3 pCt. af den samlede Tonnage. I samme Periode forliste af maskindrevne Skibe 3,8 Millioner Tons. Man ser heraf, at den aarlige Afgang fra den søgaaende Handelsflaade, Sejlerne fraregnet, ikke naar 2 pCt. pr. Aar af den samlede Tonnage.

I de nævnte ni Aar ophuggedes i Storbritannien 1,9 Milioner Tons; i De forenede Stater 2,5 Millioner Tons, i Italien 839,000 Tons og i Frankrig 719,000 Tons.

### Skødesløsheden ved Langebro.

Paketten »Leda« af Nykøbing F. fik, som omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* Nummer 30, begge Master knækket ved at paasejle Broklappen, fordi Brovagten havde overset, at »Leda« benyttede en Brooplukning for Sanddamperen »Hesselø« til ogsaa at smulle igennem Langebro.

Ved Søforhøret i Tirsdags i Sø- og Handelsretten oplyste Brofoged Schoubye, at Skibene ofte passerer Broen uden at give Signal, men det maa blive paa deres eget Ansvar. Han fremhævede iøvrigt, at han, umiddelbart før Kuglerne blev strøget, havde været inde i Manøvrehuset, og paa dette Tidspunkt havde han endnu ikke set Paketten.

Broens Maskinmester forklarede endelig, at han først havde opdaget Paketten, da den var en halv Skibslængde fra Broen, men paa dette Tidspunkt var Klappen ved at gaa ned, og Uheldet kunde ikke afværges. »Hesselø« var allerede da ved at svinge ind til Carl Nielsens Stenplads paa Islands Brygge.

Erstatningspørgsmaalet vil blive afgjort ved Retssag mellem Havnevæsenet og Pakettens Ejers.

### Nyt Shipping-Firma

Palmquist & Christensen er et nyt Firma, der har etableret sig i Vesterport, og som beskæftiger sig med alle Forretninger henhørende under Shipping.

Firmaets Indehavere er de i Branchen velkendte Mænd, Adolf Palmquist og Alfred Christensen, der i en Aarrække har været i Firmaet Moore & McCormack, den første som Direktør, sidstnævnte som Prokurist.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

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

### FAABORG

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

### FREDERIKSHAVN

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

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Oasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglværkshavnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende nyløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sellskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sellskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lastning. I Frihavnen besørger Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jernbane langs Havnen.

### HELSINGØR

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N. R. T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B. R. T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B. R. T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frl. Lodser ved Havnen og i Fyrskilbet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsøllingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sellsk. med Hælbeskrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugserdamp. ufordn. 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, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsøllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sellskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sellskibe med Hælbeskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø, Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmede. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

### Skibstømmerne takker Stauning

Skibstømmerne har holdt Kongres og vedtog her i Gaar en telegrafisk Henvendelse til Statsminister Stauning. Kongressen retter deri en Tak til Hr. Stauning for hans Indsats til Fremme af dansk Søfart og Fiskeri, idet man fastslaar, at den har været til uvurderlig Gavn ogsaa for Skibstømmerne derved, at Beskæftigelsesgraden paa Træskibsværfterne er blevet stimuleret.

### »Monsunen« udfor Liberia

Den norske Damper »Thermopylæ« har til Ministeriet for Søfart- og Fiskeri rapporteret at have passeret Knud Andersens Ketch »Monsunen« den 1. August Kl. 21.30, Greenwich Middeltid, paa 3 Gr. 14 Min. nordlig Br. 11 Gr. 55 Min. østlig Længde. Alt vel.

Den opgivne Position er ved Guinea-Bugten (paa Afrikas Vestkyst), ud for Staten Liberia. Knud Andersen og hans Fartøj har for kort Tid siden passeret Kap Palmas og er nu rimeligvis undervejs fra Teneriffa til St. Helena.

### Tyrkiet indfører Statsskibsfart

Medens man overalt kæmper for Afskaffelse af Statsskibsfarten, er man i Tyrkiet gaaet den modsatte Vej, idet den tyrkiske Regering har besluttet et Søfartsmonopol, skønt de tyrkiske Redere under Henviisning til de sørgelige Erfaringer i andre Lande, har advaret herimod.

Det nye tyrkiske Rederi faar, efter hvad der meddeles i »Gøteb. H. S. T.«, en Flaade paa 141 Skibe paa ialt 95,000 Tons. Statsrederiet »Siri Sefani« bidrager hertil med 45 Skibe paa 46,000 Tons og Resten af Flaaden købes af de private Rederier. En Kommission, bestaaende af to Repræsentanter samt en Ekspert fra Lloyds skal vurdere de Skibe, som købes af Staten. Den nye Organisation skal derefter overtage al Transport af Last og Passagerer mellem tyrkiske Havne.

Aarsagen til Regeringens Indgriben og Oprettelse af Statsskibsfart angives at være manglende Organisation indenfor den tyrkiske Skibsfarts mange smaa, indbyrdes konkurrerende Rederier. Der har særlig været klaget over Afgangslider og Fragsatser.

### Oplægningerne i Tyskland

Ved en Opgørelse først i Juli saas, at der i Tyskland ialt var oplagt 1,320,000 Brutto Tons, hvilket er mere end 30 pCt. af hele den tyske Handelsflaade. For et Aar siden var der oplagt 646,000 Tons og den 1. Januar 790,000 Tons, som altsaa nu næsten er fordoblet.

### Sømandsmissionen i Gent

Som omtalt her i Bladet overtog Pastor Fr. Eilshou-Holm for 3 Maaneder siden Stillingen som Sømandspræst i Gent, og det er aabenbart et godt Arbejde, der er udrullet i den forløbne Tid, hvilket fremgaar af den Beretning, som er udsendt. Den ydre Ramme for Sømandsmissionen i Gent er noget nær det ideelle med Læse- og Skriveværelse. I de forløbne 3 Maaneder er over 1000 danske Sømænd gaaet ind og ud. Hver Søndag og Onsdag Aften har formet sig som et hyggeligt fælles Kaffe-bord, populært kaldet »Kaffefester« med Underholdning af fastboende Danske. Hidtil har der hver Søndag været holdt 2 Gudstjenester, der har været besøgt af over 400, men for Fremtiden vil der kun blive afholdt Formiddagsgudstjeneste den første Søndag i hver Maaned og Aftengudstjeneste hver Søndag. Der har været stor Offervilje overfor Gerningen, og i Gaver har Præsten modtaget godt 900 Francs.

### Havundersøgelsesskibet »Dana«

Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelse meddeler: Efter i Juli Maaned at have arbejdet ved Island og Østgrønland er Havundersøgelsesskibet »Dana« 1. August ankommet til Færøerne.

### »De flyvende Hollændere« sænkes

Paa Grundlag af en Beslutning af den internationale Søkonference besluttede det amerikanske Admiralitet at udsende Panserkrydseren »Seneca«, og samtidig udsendte det engelske Admiralitet Torpedojageren »Terror« med den Opgave at uskadeliggøre de mange Vrag, som driver rundt paa Havene. Opgaven skulde løses i Løbet af 3 Aar, og disse er snart gaaet til Ende. Allerede nu foreligger der mange Beretninger om de to Skibes Virksomhed. De har fundet mange Vrag, som kunde være farlige for Sejladsen, og har sprængt dem eller sænket dem, der flød rundt. Der er langt flere flyvende Vrag, end man aner, og ofte ligger der hele Romaner bag disse Skibes Skæbne, Romaner, som næsten kan hamle op med

»Den flyvende Hollænder«, skriver »Svendborg Amtstidende«.

Erfarne Sømænd kender alle »prominente« Spøgelseskibe.

Et af de ældste og derfor oftest seete er Vraget af det mexicanske Sejlskib »Silicos«. Det kom i 1848 ind i en Taifun, som rev Master og Takkelage bort og vendte op og ned paa Skroget. Mandskabet reddede sig i Baadene og blev oplaget af forbisejlede Skibe. I over 80 Aar spogede det i alle Farvande, drevet af Sted, som det blev af Strømmene. I 1929 stødte Vraget en Nat sammen med den amerikanske Passagerdamper »Mac Kinley«, og kun med Nød og næppe undgik man en stor Katastrofe. Dette Sammenstød blev den egentlige Aarsag til, at man besluttede at tage Kampen op med »de flyvende Hollændere«.

Nu er »Silicos« sænket, efter at »Seneca« havde sendt det gamle Spøgelse en Torpedo i Siden.

### Nyt Skibsur

En amerikansk Ingeniør har nu konstrueret et Skibsur, der i Stedet for det sædvanlige Urværk drives af 4 roterende magnetiske Skiver. Den ene Skive drejer sig én Gang i Sekundet, den næste én Gang i Minuttet, medens den fjerde driver Timeviseren 2 hele Omdrejninger daglig.

### »Sydhavet« solgt til Sverige

Danish Shipping Company har formidlet Salget af dansk Damper »Sydhavet«, bygget i Sunderland 1912, 3,640 Tons d. w. all told, Survey Juli 1930, Enkeltdekker med kort Bro og Maskine midtskibs. Pris 118,000 danske Kroner kontant. Overtagelse finder Sted i denne Uge. Skibet skal under svensk Flag hedde »Sixten«.

»Sydhavet« tilhørte Dampskibsselskabet »Botnia«, der for to Aar siden erhvervede Skibet fra Norge og betalte ca. 400,000 Kroner for det.

### Stadig stigende Arbejdsløshed

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse, udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede ledige den 29. Juli 111,372; heraf var 17,796 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 106,623 og 14,849.

### Skibsfarten rammes altid

Haabet om, at der i sidste Time vil blive gjort et nyt Forsøg paa at forlige England og Irland, er blevet skuffet, thi i Modsætning til, hvad der forleden blev oplyst fra Dublin, vil Parlamentsfinanssekretær Flinn ikke rejse til London. Med Hensyn til den formindskede Skibsfart mellem England og Irland har de interesserede Rederier indledet Forhandlinger om at indskrænke Farten.

### Engelsk Skibsfarts-Sammenslutning

Der er i London blevet indregistreret et nyt Selskab under Navn af »Royal Mail Liners« og med en nominal Kapital af 4 Millioner Pund Sterling. Dette Selskab har til Hensigt at overtage og drive alle Skibe, der tilhører følgende fire Dampskibsselskaber: »Royal Mail Linien«, »Steam Packet Meat Transporte«, »Nelson Linien« og »David Mac Ivar Linien«. Det vil dreje sig om Overtagelse af ialt ca. 50 Skibe, hvis samlede Værdi menes at ligge omkring 7 Millioner Pund Sterling.

### Flensborg Skibsværft

Flensborg Skibsværft har afholdt Generalforsamling. Der var i Følge »Flensb. Avis« mødt otte Aktionærer med 3959 Stemmer. Regnskabet balancerede i Aktiver og Passiver med 3,169,808.39 Mark. De forskellige Punkter paa Dagsordenen vedtoges enstemmigt. De Nyvalg af hele Tilsynsraadet, der skulde finde Sted i Følge Nødforskrift, blev enstemmigt Genvalg af alle med Undtagelse af Dr. Fritz Thyssen, Mülheim-Ruhr-Speldorf, idet han havde erklæret, at han ikke vilde modtage Genvalg.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. 8. 1932

LONDON . . . . .	18,60	MADRID . . . . .	42,85
NEWYORK . . . . .	530,50	AMSTERDAM . . . . .	213,75
BERLIN . . . . .	126,30	STOCKHOLM . . . . .	95,70
PARIS . . . . .	20,85	OSLO . . . . .	93,30
ANTWERPEN . . . . .	73,55	HELSINGFORS . . . . .	8,05
ZÜRICH . . . . .	103,45	PRAG . . . . .	15,80
ROM . . . . .	27,15		

## Stof til norsk Eftertanke

En Nordmand bosat i Helsingfors skriver til »Norges Handels- og Sjøfartstidende«:

»Desværre er det ikke bare Valutaforholdene og den billige drevne finske og balliske Tonnage, som udkonkurrerer den norske. Størstedelen af den finske Eksport af Trælast (i Aar antagelig ca. 600.000 standards) og Træforædlingsprodukter (ca. 1.600.000 Tons) skibes nemlig fremdeles paa engelsk og dansk samt ogsaa paa tysk og svensk Kol. Det forekommer mig, at denne Omstændighed yderligere paa norsk Side burde indbyde til Eftertanke.«

## Skibe anløbet Aarhus Havn

I den forløbne Uge er følgende Skibe ankomne til Aarhus:

- s.s. *Norden* af Stockholm, indladet Olie til Norrkøping.
- m.s. *Gotland* af Göteborg indladet Olie til Middelhavet.
- 4/m Sk. *Ruth* af Thurø fra Foway med Koalin.
- 3/m Sk. *Heimdal* af Lilla Edel fra Dansø med Papirmasse.
- s.s. *Dania* af Nyborg fra Nyborg med Benzin.
- Lgt. *Odin* af Nyborg fra Nyborg med Brændselolie.
- m.s. *Panama* af Kbhvn., 4247 N.T., fra Amerika via Kbhvn. med Hvede.
- s.s. *Garonne* af Kbhvn. fra Antwerpen via Kbhvn. med Stykgods.
- s.s. *Maroula* af Chias, 2740 NT., fra Argentina med Majs.
- s.s. *Brion* af Amsterdam fra Amsterdam via Kbhvn., losset og ladet Stykgods og Olie.
- m.s. *Marie Bakke* af Haugesund, 2565 N.T., fra Argentina, Majs og Hørfra.
- s.s. *Rhone* indladet Landbrugsprodukter til England.
- s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter til England.

## Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

afholdt i d. 27. Juli Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Direktør P. M. Petersen, Svendborg, bød velkommen.

Til Dirigent valgtes Skibsreder Severin Andreasen, Svendborg.

Formanden udtalte smukke Mindeord om Skibsreder R. W. Rasmussen, Thurø, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, og som havde været et trofast Medlem af Clubben, og som altid havde været anerkendt fra alle Sider for sin Dygtighed og Retskaffenhed.

Sekretæren, Landsretssagfører A. Elmquist, Svendborg, aflagde Beretning.

I Aarets Løb havde der været behandlet 26 Sager.

Deraf var Rederiernes Krav gennemført i 18 Tilfælde.

4 Sager maatte opgives.

4 fortsattes.

Der førtes en længere Forhandling om de forskellige Retsspørgsmaal, der havde ligget til Grund for de forskellige Sager.

Skibsrederne A. E. Sørensen og R. P. Rasmussen takkede Bestyrelsen og Landsretssagfører Elmquist for det udmærkede Arbejde, der var udført i det forløbne Aar igennem Clubben for Varetagelsen af de danske Sejlskibes Interesser.

Sekretæren, Landsretssagfører Elmquist, fremlagde derefter Regnskabet, der balancerede med Kr. 4.040,34.

Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsreder Erik B. Kromann, Marstal, og nyvalgtes Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg.

Til Revisor genvalgtes Skibsreder Severin Andreasen, Svendborg, og til Revisorsuppleant Skibsreder R. P. Rasmussen, »Brydekilde«, Svendborg.

## POSITIONSLISTE

PR. 2. AUGUST 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
- s.s. *Aalborg* ank. Fredericia 29.7.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Methil 31.7.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 26.7.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 2.8. til Kbhvn.
- s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
- s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Ceuta 30.7. til Melilla.
- s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 25.7.
- s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Progreso 23.7.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Canal 24.7. p. R. t. Los Angeles Harbor.
- m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. St. Thomas 31.7. til Antwerpen.
- m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 31.7. til Kbhvn.
- m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Göteborg 28.7. til Buenos Aires.
- m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.
- s.s. *Askø*, Larsen, ank. Leningrad 27.7.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Gelong 2.8.
- m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Singapore 19.7. til Suez.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
- s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.
- s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Lohito 25.7. til Dakar.
- m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 22.7.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.8.
- s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavik 4.8. til Leith.
- s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Moss 30.7. til Oslo.
- s.s. *Brelland*, Hansen, afg. Riga 30.7. til River Thames.
- s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Leixoes 30.7. til Gdynia.
- s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Melilla 29.7. til Havana.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 26.7. t. Kbhvn.
- s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
- m.s. *Chile*, Hansen, afg. Melbourne 7.7. til Shanghai.
- m.s. *Christian Holm* ank. Göteborg 31.7.
- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Poti 28.7. til Camden.
- s.s. *Cimbrja*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
- s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kings Lynn 23.7.

## D

- s.s. *Dagmar*, Kolster, afg. London 4.8. til Danmark.
- s.s. *Danhild*, Bosch-Kronika, ank. Amsterdam 27.7.

- m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Tsingtao 29.7. til Hongkong.
- m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Panama Kanalen 27.7. p. R. t. Talara.
- s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Houston 30.7. til Rotterdam.
- s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 2.8. til Kbhvn.
- s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 6.8. til Kbhvn.
- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 6.8. til Thorshavn.
- s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Grimsby 1.8. til Esbjerg.
- m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- m.s. *Erria*, Topp, afg. Port Said 31.7. til Genoa.
- s.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 27.7. til Panama Canal.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.
- m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Gibraltar 30.7. p. R. t. London.
- s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
- s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Antwerpen 27.7.
- s.s. *Frederborg* pass. Ushant 27.7.
- m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
- s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 29.7. til Oslo.
- s.s. *Frederiksborg* ank. Leningrad 31.7.
- s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 5.8. til Kbhvn.
- s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Immingham 27.7.
- s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Swansea 22.7. til Quebec/Montreal.
- m.s. *Guldborg* ank. Philadelphia 28.7.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ram, ank. Aalborg Dok 1.8.
- s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Newcastle Ruten.
- s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Kbhvn. 26.7. til Manchester.
- s.s. *Hjortholm* afg. Helsingør 30.7. til Danzig.
- s.s. *Hrouer*, Hansen, afg. Hull 5.8. til Kbhvn.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Scilly Islands 31.7. p. R. t. Panama Canal.
- s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Newcastle-on-Tyne 30.7. til Kbhvn.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 29.7. til Vest- og Nordlandet.  
s.s. *Ivar*, Folkberg, ank. Kbhvn. 30.7.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Brocks, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Hongkong 1.8.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jullandia*, Andersen, pass. Panama Canal 28.7. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 2.8. til Warrington.  
s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 29.7.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 3.8. til Aalborg.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Zeebrügge 26.7.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Le Havre 11.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, i Timecharter.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Godthaab 27.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 8.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Hamburg 27.7. til Genoa.  
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Burntisland 29.7. til Aarhus.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 6.8. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Warrington 30.7.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Leningrad 31.7. til Hull.  
s.s. *Maryland*, Kajs, ank. San Lorenzo 27.7.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Ushant 30.7. p. R. t. Mar-seilles.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 8.8. til Antwerpen.  
s.s. *Moen*, Jarltorp, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 30.7. til Rouen.  
s.s. *Nevada*, Arel, afg. Kbhvn. forv. 4.8. til Holbæk.  
s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Riga 30.7. til Kbhvn.  
s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Painboeuf 30.7. til Korsør.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Goole 30.7. til Korsør.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thorning, afg. Kbhvn. 1.8. til Randers.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, pass. Madeira 27.7. p. R. t. Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Vejle 31.7.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Mo 30.7.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 31.7.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Harlepool 30.7.  
s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Kbhvn. 1.8.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Jønsson, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Helsingør 30.7.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, 31.7. 100 miles Nordvest Bermuda.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Drammen 1.8.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk 2.8. til Middelfart.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Helsingør 1.8. til Grimsby.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Sydney 30.7. til Vladivostok.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga 3.8. til Kbhvn.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne.  
s.s. *Stadion II* ank. Oslo 31.7.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 28.7.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 24.7.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 25.7. til Halifax.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 9.8. til Swansea.  
s.s. *Suava*, Christensen, afg. Antwerpen 2.8. til Kbhvn.  
s.s. *Sonderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland-Aaben-  
raa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Hav, afg. Liverpool 30.7. til Swansea.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 1.8. til Havre.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Livorno 1.8. til Neapel.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, pass. Ushant 30.7. p. R. t. Rotterdam.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 3.8. til Kbhvn.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Casablanca 10.8. til Tanger.  
s.s. *Tyr*, Hejde, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig 5.8. til Preston.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 23.7. til Kbhvn.

## V

s.s. *Vendila* ank. Lemvig 1.8.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Fredericia 29.7.  
s.s. *Viborg* afg. Rotterdam 27.7.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.) ank. Odense 5.8.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Teneriffe 29.7.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 3.8. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 1.8.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 1. AUGUST 1932

3/m *M/Sk. Albert*, Christoffersen, ank. Domino (Labrador) 26.7.  
3/m *Sk. Elisabeth*, Grube, ank. Plymouth 26.7.

3/m *Sk. Frida*, Rasmussen, ank. Kemi 29.7.  
3/m *Sk. Norden*, Friis, ank. Poole 28.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB  
KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

### IVER C. WEILBACH & CO SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve  
Patent Mønje

Kobberstof for Træskibe  
Graa Patentmaling til udenbords Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN. NYHAVN 43

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrianslæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Træklastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.



Det populære  
Lager  
TUBORG LAGER OG  
TUBORG PILSNER

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 3. August 1932.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnemang tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krono  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske*  
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er tri-  
gonometrisk 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. 262. *Østersøen. Falsterbo—Christianso.* Ny Udgave 1932. Maalestok:  
1 : 160 000. Pris: Kr. 4,00.

Annuleret er: Kort Nr. 262. *Ostersøen. Falsterbo—Christianso* 1914.

## I. Østersøen.

1471. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Asköklubb Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 20/557. Helsingfors 1932.)

*Asköklubb* Fyr paa  $60^{\circ} 00' 10''$  N.  $19^{\circ} 59' 44''$  E. er forandret og viser nu hvidt,  
rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,4^s$ , Blink  $0,3^s$ ,  
Mørke  $3^s$ . Iøvrigt uforandret.

1472. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Sandö Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 20/556. Helsingfors 1932.)

*Sandö* Fyr paa  $60^{\circ} 04' 17''$  N.  $20^{\circ} 25' 40''$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt  
og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Iøvrigt uforandret.

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1473. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.

Den 6. August d. A. eller snarest derefter ombyttes Lys- og Klokketønden *Taar-  
bæk Rev* paa c.  $55^{\circ} 47'$  N.  $12^{\circ} 40'$  E. for et Tidsrum af 14 Dage med en Lys- og Klokke-  
tønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Taageklokke.

1474. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyrskib flyttet. Lystønde forandret.

Ny Lystønde udlagt. Sydlige Grænse for Københavns Red forandret.

Følgende Forandringer ved Fyrbelysningen i den S.-lige Del af *Drogden* er foretaget:  
1. Fyrskibet *Drogden* paa  $55^{\circ} 33'$  ( $03''$ ) N.  $12^{\circ} 43'$  ( $00''$ ) E. er flyttet c. 800 m S.  
efter til  $55^{\circ} 32'$  ( $37''$ ) N.  $12^{\circ} 43'$  ( $06''$ ) E.

2. Hvid Lystønde *C* paa 55° 34' (31") N. 12° 42' (33") E. har forandret Fyrkarakter fra rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>, til rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.

3. En hvid Lystønde *D*, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>, er udlagt paa 55° 33' (12") N. 12° 42' (54") E. paa Rendens E.-Side ud for *Quartus Grund*.

Samtidig med Fyrskibets Flytning er S.-Grænsen for *Københavns Red* forandret saaledes, at den bestemmes af en Linie fra *Saltholms* sydligste Pynt til den nye Plads for *Drogdens* Fyrskib, herfra til Pladsen for Sømærket *Afstandshage* o. s. v. (jfr. „Bestemmelser for fremmede Krigsfartøjers Adgang til danske Farvande og Havne under Fredsforhold“ § 4).

(E. f. S. Nr. 25/1186 1932. Kort Nr. 285, 249, 210, 278, 280 og C. Danske Lods, Side 75, 266, 278 og 280, Tillæg Nr. 3, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 310 og Tillæg 1, Nr. 306 G og 306 H. Søm.-Fort. Side 49.)

#### 1475. Sundet. Flinteren. Afmærkning forandret.

Afmærkningen i *Flinteren* er forandret, som følger:

I. Følgende danske Sømærker er erstattet med svenske:

a. Hvid Lys- og Fløjteønde „*Lillegrund NW.*“ paa 55° 32' (20") N. 12° 44' (30") E. er malet rød uden Navn. Fyrkarakteren forbliver foreløbig uforandret. Tøndens Navn er forandret til „*Lillgrund*“.

b. Sort Lystønde „*Søndre-Flint SE.*“ paa 55° 35' (11") N. 12° 50' (05") E. forbliver foreløbig uforandret. Navnet er overmalet. Tøndens Navn er forandret til „*Flint-rännan*“.

c. Hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost „*Lillegrund W.*“ paa 55° 31' (15") N. 12° 44' (38") E. er forandret til en rød Stage med 2 opadvendte Koste over en Ballon.

d. Hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste „*Lillegrund SW.*“ paa 55° 29' (52") N. 12° 44' (50") E. er forandret til en rød Stage med en Ballon over 2 opadvendte Koste.

II. Følgende svenske Sømærker er ombyttet med danske:

e. Rød Stage med 1 rød Ballon over 1 opadvendt Kost „*Sjollen SW.*“ paa 55° 37' (37") N. 12° 53' (03") E. er forandret til en hvid Stumtønde med 3 nedadvendte Koste.

f. Rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 rød Ballon „*Gustav af Klint S.*“ paa 55° 37' (58") N. 12° 52' (38") E. er forandret til en hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste.

g. Rød Stage med 1 opadvendt Kost „*Gustav af Klint W.*“ paa 55° 38' (42") N. 12° 52' (20") E. er forandret til en hvid Stumtønde med 1 nedadvendt Kost.

h. Rød Stage med 1 rød Ballon mellem 2 opadvendte Koste „*Kupan*“ paa 55° 39' (02") N. 12° 52' (39") E. er forandret til en hvid Stumtønde med 3 nedadvendte Koste, og Navnet er forandret til „*Kuplen*“.

i. Sort- og rødmalet Spidstønde „*Väjan*“ paa 55° 38' (33") N. 12° 52' (02") E. er forandret til en rød Spidstønde, og Navnet er forandret til „*Kronen*“.

III. Følgende danske Sømærker er forandret, som følger:

j. Sort Lystønde „*Nordre-Flint*“ paa 55° 37' (55") N. 12° 51' (38") E. er malet rød.

k. Sort Spidstønde med 2 sorte Balloner „*Nordre-Flint*“ paa 55° 37' (54") N. 12° 52' (00") E. er forandret til en rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

l. Sort Spidstønde med 3 sorte Balloner „*Bjornen E.*“ paa 55° 38' (52") N. 12° 51' (26") E. er forandret til en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.

m. Sort Spidstønde med 2 sorte Balloner „*Bjornen N.*“ paa 55° 39' (28") N. 12° 51' (26") E. (svensk Navn „*Gadden*“) er forandret til en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, og Navnet er forandret til „*Brodden*“.

n. Sort Lystønde „*Saltholm-Flak NE.*“ paa 55° 41' (55") N. 12° 51' (00") E. er malet rød, og Navnet er forandret til „*Saltholm NE.*“.

o. Sort Spidstønde med 1 sort Ballon „*Saltholm NE.*“ paa 55° 41' (53") N. 12° 50' (55") E. er forandret til en rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

(E. f. S. Nr. 25/1182 1932. Kort Nr. 285, 249, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 289, 290 og 293. Fyr-Fort. Nr. 296, 297, 299 og 312. Søm.-Fort. Side 49, Nr. 23 og Side 50, Nr. 1—5, 7, 9, 13 og 15.)

#### 1476. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Lystønden Kalveboderne N. udlagt.

Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. 55° 35' N. 12° 31' E. er udlagt paa Station. (Fyr-Fort. Nr. 315.)

**1477. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib atter udlagt.**

(U. f. a. Nr. 30/1914. Stockholm 1932.)

*Falsterborev Fyrskib* er atter udlagt paa Station paa c.  $55^{\circ} 18' N.$   $12^{\circ} 47' E.$  og Reservefyrskibet er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 20/916 1932.)

**1478. Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr NE. Vrag.**

En Kragejolle er sunket paa c.  $55^{\circ} 34',7 N.$   $9^{\circ} 49',2 E.$ , c. 3 Sm NE. for *Strib Fyr* i c. 10 m Vand.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1479. Norge. Skagerrak. Randø Sund. Stokken. Kirkodskjæret. Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1932.)

Paa *Kirkodskjæret* er paa  $58^{\circ} 06' 50'' N.$   $8^{\circ} 06' 50'' E.$  tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Fyret, som er anbragt paa Varden, lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

(Kort Nr. 236.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1480. Holland. Maas Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandret.**

(B. a. Z. Nr. 132/1335. 's-Gravenhage 1932.)

Følgende Forandringer er foretaget ved *Maas Fyrskib* paa c.  $52^{\circ} 01',8 N.$   $3^{\circ} 53',1 E.$ :

1. Radiofyret: Bølgelængde: 1020<sub>,11</sub> m (294 kp). Tonehøjde: 600 m. Signalet afgives saaledes:

a) 3 Gange Bogstaverne MS . . . . .	14 s.
b) Pause 1 <sub>,25</sub> s., derefter 15 Streger hver i 1 s., Pause mellem Stregerne 0 <sub>,25</sub> s. . . . .	20 s.
c) En lang Streg . . . . .	9 <sub>,5</sub> s.
d) Pause 1 s., derefter 2 Gange MS . . . . .	9 <sub>,5</sub> s.
e) Pause . . . . .	7 s.
f) Gentagelse af a)—d) . . . . .	53 s.

Ialt . . . 1 m. 53 s.

I Taage afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>. begyndende 2<sup>m</sup>. efter hver fulde Time. I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver ½<sup>m</sup>. begyndende 20<sup>m</sup>. og 26<sup>m</sup>. samt 50<sup>m</sup>. og 56<sup>m</sup>. efter hver fulde Time.

2. Undervandstaagesignalet afgives med Membransender, Tonehøjde: 1050 m. Signalet er: Bogstaverne MS i 15 s. hver 1<sup>m</sup>.

**1481. Holland. Noordhinder Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandret.**

(B. a. Z. Nr. 132/1335. 's-Gravenhage 1932.)

Følgende Forandringer er foretaget ved *Noordhinder Fyrskib* paa c.  $51^{\circ} 38',1 N.$   $2^{\circ} 33',8 E.$ :

1. Radiofyret: Bølgelængde 1020<sub>,11</sub> m (294 kp). Tonehøjde: 300 m. Signalet afgives saaledes:

a) 3 Gange Bogstaverne NR . . . . .	14 s.
b) Pause 1 <sub>,25</sub> s., derefter 15 Streger hver i 1 s., Pause mellem Stregerne 0 <sub>,25</sub> s. . . . .	20 s.
c) En lang Streg . . . . .	9 <sub>,5</sub> s.
d) Pause 1 s., derefter 2 Gange NR . . . . .	9 <sub>,5</sub> s.
e) Pause . . . . .	7 s.
f) Gentagelse af a)—d) . . . . .	53 s.

Ialt . . . 1 m. 53 s.

I Taage afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>. begyndende hver fulde Time. I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver 1/2<sup>t</sup> begyndende 18<sup>m</sup>. og 24<sup>m</sup>. samt 48<sup>m</sup>. og 54<sup>m</sup>. efter hver fulde Time.

2. Undervandstaagesignalet afgives med Membransender. Tonchøjde: 1050 m. Signalet er : Bogstaverne NR i 15<sup>s</sup>. hver 1<sup>m</sup>.

3. Fyrskibets Master er bleven forlængede.

**1482. England. Thomsen Anduvning. Sunk Sand. Little Sunk Sand udvidet sig.**  
(N. t. M. Nr. 1185. London 1932.)

*Little Sunk Sand* har udvidet sig, saaledes at den NE.-ligste Spids nu ligger paa 51° 43' 24" N. 1° 25' 24" E.

**1483. England. Newarp Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(N. t. M. Nr. 36. Trinity House. London 1932.)

Omkring den 18. August d. A. ombyttes Fyrskibet *Newarp* paa c. 52° 47' N. 1° 53' E. for et Tidsrum af c. 3 Maaneder med et Fyrskib, der viser samme Fyrkarakter men med betydelig mindre Lysstyrke. Lufttaagesignalet afgives med Sirene, men er iøvrigt uforandret. Undervandstaagesignalet afgives med Klokke hver 2 1/2<sup>s</sup>.

Ingen yderligere Meddelelser vil fremkomme, hverken om Ombytningen eller Hovedfyrskibets Genudlægning.

**1484. England. Humber Indløb. Bull Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 1229. London 1932.)

*Bull* Fyrskib paa c. 53° 34' N. 0° 05' E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 26/1244 1932.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**1485. Engelske Kanaler. Sark. L'Etac de Sark. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1233. London 1932.)

Den røde Spidstønde, der midlertidig var udlagt paa 49° 20' 15" N. 2° 22' 25" W. som Afmærkning for et ufarligt Vrag, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 50/2682 1931.)

**1486. England S.-Kyst. Portland Bill. Øvelsesminefelt. Lystønde udlægges midlertidig.**

(N. t. M. Nr. 1184. London 1932.)

En Lystønde vil midlertidig blive udlagt i Øvelsesminefeltet paa c. 50° 29' N. 2° 36' W. den 1. September d. A. Undervandshindringer vil samme Dato blive udlagt paa Feltet c. 6,1 m under Overfladen.

Nærmere Meddelelse vil fremkomme, naar Hindringerne er fjernet og Lystønden inddraget.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**1487. Biscayiske Bugt. Drivende Mine.**

(A. a. l. N. Nr. 30/769. San Fernando 1932.)

Den 19. Juli 1932. En drivende Mine er observeret paa c. 44° 17' N. 2° 45' W., c. 50 Sm N. for *Cabo Machichaco*.

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

- 1931  
44/2358 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr. Midlertidigt Radiofyr oprettet.*  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Undervandshindring.*
- 1932  
2/64 *Tyskland. Kieler-Fjord. Advarsel.*  
5/186 *Lettland. Ovisi Fyr W. Vrag „Livonia“.*  
6/230 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fiskerihavnen (Sydbassinot). Sænkekister udlagt. Midlertidig Afmærkning.*  
10/414 *Danmark. Bornholm. Rønne. Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.*  
11/458 *Sverige Opmaalingsarbejder 1932 Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.*  
19/828 *Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Opmudringsarbejder. Advarsel.*  
21/967 *Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.*  
23/1111 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tallörn. Vrag afmærket.*  
24/1116 *Sverige. Kalmarsund. Kalmarsund djupränna. Oprensning. Opmaalingsmærker. Advarsel.*  
25/1180 *Estland. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
25/1181 *Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
27/1280 *Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydesøvelser.*  
29/1424 *Danmark. Moen S.-Kyst. Klintholm Havn. Tilsanding.*  
30/1427 *Danmark. Søhunde Havn m. v. Skydesøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*  
30/1428 *Sverige S.-Kyst. Trälleborgs ränna Kløkketønde inddrages midlertidigt.*  
31/1504 *Tyskland. Adlergrund Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
31/1505 *Tyskland. Femer Balt. Vrag „Niobe“ afmærket.*

## II. Sundet, Smaalands Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 1930  
38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Strøby Singelsværk E.-lige Tovbane. Rester af Brohoved og Mellem-piller. Advarsel.*  
38/1884 *Danmark. Lille-Bælt. Barsø E. Vrag „Ingeborg“ afmærket.*
- 1931  
35/1943 *Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidigt flyttet.*  
50/2671 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.*
- 1932  
1/7 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.*  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pøl Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.*  
21/988 } *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Slotsgrunden. Losseplads afmærket. Avernakke Hage.*  
27/1285 } *Sømærker midlertidigt inddraget.*  
22/1044 *Sverige. Sundet. Hveen NW. Lys- og Fløjtetønde udlægges.*  
25/1191 *Danmark. Smaalands Farvandet. Ore Hoved Vinkelfyr. Lysvinkler forandres midlertidigt.*  
29/1382 *Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydesøvelser. Farvand midlertidigt spærret. Advarsel.*  
29/1383 *Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
29/1384 *Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
31/1478 *Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr NE. Vrag.*  
31/1506 *Danmark. Smaalands Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.
- 1930  
2/77 Pkt. 3. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
28/1409 Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.  
50/2418 Danmark. Kattegat. Hjelm N. Vrag „Else“.
- 1931  
5/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Afmærkning af Bropiller til Bro under Bygning.  
26/1486 Danmark. Limfjorden. Odde-Sund. Ramning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.  
43/2329 } Danmark. Kattegat. Fornæs N. Oplysning om Vrag „Hunte“.  
44/2365 }  
44/2366 } Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. Fyr midlertidig slukket. Fyr flyttes midlertidigt.
- 1932  
1/10 } Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.  
27/1318 }  
10/438 } Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Dybde aftaget.  
11/474 Sverige. Opmaalingsarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.  
13/591 Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.  
14/598 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Ny Havnemole bygges.  
15/640 Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.  
17/738 Sverige. Kattegat. Vinga-Ungar Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.  
19/855 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
23/1091 Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravomærker.  
26/1238 Danmark. Kattegat. Mosel Grund NNE. Undervandshindring.  
27/1286 Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.  
27/1290 Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.  
29/1380 Danmark. Kattegat. Sejero Bugt. Ordrup Næs. Skydning.  
29/1387 Danmark. Kattegat. Ebeltoft Vig. Skydning.  
30/1440 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1931  
3/130 Skotland. Cromarty Firth Ankerplads. Bjergning af Vrag. Sejladsforskrifter. Advarsel  
46/2473 Belgien. Wandelaar Fyrskib SE. Vrag afmærket.
- 1932  
2/70 Nordsøen. Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
10/446 England. Humber. Grundt Vand.  
13/565 England. Themsen Munding. Knob Channel. Lystønder udlægges til Forsøg.  
14/604 England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
18/797 England. Themsen Munding. North Foreland NE. Vrag.  
21/1014 Holland. Noord Hinder Fyrskib. Maas Fyrskib. Radiofyr. Nyordning finder Sted.  
22/1048 Belgien. Wielingen. Vrag afmærket.  
22/1049 England. Outer Gabbard Fyrskib ombyttet midlertidig med Reservefyrskib.  
24/1139 Tyskland. Sild. Lister Dyb. Fyrbelysning forandres.  
28/1336 England Orfordness. Udskadeliggørelse af Vrag. Vragfyrskib.

## Island og Færøerne.

- 1931  
8/400 Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Klofningar Fyr. Advarsel.  
8/401 Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Króksfjardarnesúll. Dybde aftaget. Advarsel.  
31/1744 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmæ Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.  
42/2301 Island E.-Kyst. Fáskrúðsfjörðr. Hafnarnes Fyr midlertidig forandret.  
47/2524 Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr midlertidig slukket.
- 1932  
24/1144 Island W.-Kyst. Faxaflói. Hafnarfjörðr. Valknagrúnn Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1981
- 8/412 *England.* Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelskibe og *britiske* Luftfartøjer i Nød.
- 48/2599 *Finland.* Oplysning om Isbrydernes Anvendelse.
- 49/2650 *Sverige.* Ismeldinger pr. Radio i Vinterperioden 1931—32.
- 49/2051 *Sverige. Karlsborg Radio.* Ismeldinger.
- 49/2652 *Tyskland.* Bestemmelser om den *tyske* Istjenestes Organisation.
- 1982
- 1/19 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
- 1/20 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i *danske* Farvande.
- 1/21 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.
- 1/22 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmeldinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/23 *Danmark.* Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/25 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.
- 2/77 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 14/620 } *Danmark. Sletterhage. Nakkehoved. Anholt-Knob.* Radiofyr oprettes til Forsøg.
- 15/606 }
- 16/711 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
- 16/715 *Kunada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrøuille.
- 19/888 *Danmark.* Radiofyrene i *Nordsøen.* Nyordning.
- 25/1223 *Danmark.* Skiftsteder for Afmærkning forlægges.



- 1488. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Georges Bank. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 29/1941. Washington 1932.)  
En Grund med en mindste Dybde af 6,8 m ved Middel-Lavvande er fundet paa 41° 23' N. 68° 11',7 W. Grunden er en smal 1,2 Sm lang Kam med Dybder fra 6,8 m til 11 m. Dens SE.-lige Ende er 0,5 Sm SE. for ovenstaaende Plads.  
Det Areal, som omslutes af 18,3 m-Kurven, strækker sig i Retningen 136°—216°, med en Middelbredde af 0,7 Sm, fra 0,8 Sm NW. for til 3 Sm SE. for Pladsen for den mindste Dybde.
- 1489. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New York. Little Gull Island Fyr. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1881. Washington 1932.)  
Signalet fra Radiofyret ved *Little Gull Island Fyr* paa c. 41° 12' N. 72° 06' W. afgives nu saaledes: 1 Prik og 3 Streger i 1<sup>m</sup>, Pause 1<sup>m</sup>.
- 1490. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New York. Stratford Shoal Fyr. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1882. Washington 1932.)  
Signalet fra Radiofyret ved *Stratford Shoal Fyr* paa c. 41° 04' N. 73° 06' W. afgives nu saaledes: 1 Prik, 2 Streger og 1 Prik i 1<sup>m</sup>, Pause 1<sup>m</sup>.
- 1491. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New York. Execution Rocks Fyr. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1885. Washington 1932.)  
Signalet fra Radiofyret ved *Execution Rocks Fyr* paa c. 40° 53' N. 73° 44' W. afgives nu saaledes: 1 Streg, 1 Prik og 1 Streg i 1<sup>m</sup>, Pause 1<sup>m</sup>.
- 1492. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Scotland Fyrskib. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1888. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyret om Bord i *Scotland Fyrskib* paa c. 40° 27' N. 73° 55' W. er nu 308 kp.  
(E. f. S. Nr. 3/119 1932.)
- 1493. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Five Fathom Bank Fyrskib. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1889. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyret om Bord i *Five Fathom Bank Fyrskib* paa c. 38° 47' N. 74° 35' W. er nu 292 kp.  
I klart Vejr udsender Radiofyret i det tredie Kvarter af hver Time.
- 1494. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Overfalls Fyrskib. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1890. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyret om Bord i *Overfalls Fyrskib* paa c. 38° 48' N. 75° 01' W. er nu 292 kp.  
I klart Vejr udsender Radiofyret i det tredie Kvarter af hver Time.
- 1495. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. South Carolina. Georgia. Frying Pan Shoals Fyrskib. Charleston Fyrskib. Savannah Fyrskib. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1894. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyrene om Bord i *Frying Pan Shoals Fyrskib* paa c. 33° 28' N. 77° 34' W., *Charleston Fyrskib* paa c. 32° 41' N. 79° 43' W. og *Savannah Fyrskib* paa c. 31° 57' N. 80° 40' W. er nu 308 kp.
- 1496. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Fyrskib. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 28/1895. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyret om Bord i *St. Johns Fyrskib* paa c. 30° 23' N. 81° 18' W. er nu 292 kp.

1497. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Kap Canaveral Fyr. Jupiter Inlet Fyr. Radiofyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 28/1896, 28/1897 og 28/1898. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyrene ved *Kap Canaveral Fyr* paa c. 28° 28' N. 80° 33' W. og *Jupiter Inlet Fyr* paa c. 26° 57' N. 80° 05' W. er nu 292 kp.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1498. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Fowey Rocks Fyr. Dry Tortugas Fyr. Egmont Key Fyr. Radiofyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 28/1885. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyrene ved *Fowey Rocks Fyr* paa c. 25° 35' N. 80° 06' W., *Dry Tortugas Fyr* paa c. 24° 38' N. 82° 55' W. og *Egmont Key Fyr* paa c. 27° 36' N. 82° 46' W. er nu 300 kp.  
Signalerne udsendes uafbrudt i Taage og i klart Vejr i det første Kvarter af hver Time.
1499. Chile. Valparaiso Anduvning. Buey Rock. Lystønde udlagt. Fløjtetønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1208. London 1932.)  
1. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 9,5<sup>s</sup>, er udlagt paa 33° 00' (45") S. 71° 39' (30") W. paa N.-Siden af *Roca Buey*.  
2. Fløjtetønden, der laa c. 0,05 Sm SW. for 1. er inddraget.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1500. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.  
Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:  
a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstor* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstor Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.  
b. *Farvandet Syd for Fyn. Svenulborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taastrup Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lelmskov Punt—Vornæs Punt*, saaledes at Risprykkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprykker, og at Halmprykkerne fra *Mosegrund* til *Dodmanden* forandres til Ripsrikker.  
*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested til *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorefter Skibe, kommende fra *Klørby*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprykker om Styrbord og Halmprykker om Bagbord.  
De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.  
(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)
1501. Danmark. Lille-Bælt. Alssund. Arnkilsøre. Statsskovvæsenets Udskibningsbro og Udskibningssted. Reglement for Overholdelse af Orden.  
Under den 19. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglement for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskibningsbro og Udskibningssted ved *Arnkilsøre* paa *Als* ved *Alssund* (c. 54° 58',<sub>0</sub> N. 9° 45',<sub>8</sub> E.).  
Fra Udskibningsbroen og fra Strandbredden N. og S. for denne udfor Skovløberstedet *Arnkilshus* foretages der af Skovvæsenet Udskibning af Effekter fra Skoven.  
I Farvandet ud for og 50 m til hver Side af Broen maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskere undtagen Smaarusser og deslige.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1932.  
(Havnelods, Side 27).

**1502. Danmark. Lille-Bælt. Als. Høruphav. Statsskovvæsenets Udskeibningssted i Sønderskoven. Reglement for Overholdelse af Orden.**

Under den 14. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglement for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskeibningssted i *Sønderskoven* paa *Als* ved *Høruphav* (c. 54° 53',<sub>7</sub> N. 9° 51',<sub>5</sub> E.).

Fra Strandbredden ud for Rampen og Baadebroen ved *Stenholt* foretages der af Skovvæsenet Udskeibning af Effekter fra Skoven.

I Farvandet ud for denne Kyststrækning 50 m til hver Side af Nedkørslen til Strandbredden maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pælredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods, Side 184.)

**1503. Finland. Redningsstationer nedlagt.**

(U. f. s. Nr. 20/550, 20/551 og 20/552. Helsingfors 1032.)

Nedennævnte Redningsstationer er nedlagt:

*Teikarsaari* c. 60° 35',<sub>6</sub> N. 28° 28',<sub>1</sub> E.

*Styrsudd* c. 60° 10',<sub>9</sub> N. 29° 02',<sub>4</sub> E.

*Lavansaari* c. 60° 01',<sub>5</sub> N. 27° 48',<sub>8</sub> E.

(Kort Nr. 277.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

N 1607	England, East Coast. River Thames entrance. — North Foreland to the Nore.
R 1618	England, South Coast. Plymouth Sound. — Cattewater.
R 1967	England, South Coast. Plymouth Sound.
R 3745	New Guinea. Kabu Islands to Tanjong Kasbi.
R 192	North Sea. Rivers Maas and East Schelde.
R 3443	North America, West Coast. Nahwhitti bar.
† 1607	River Thames Entrance. North Foreland to the Nore.
T	Supplement No. 2 to St. Lawrence Pilot.
T	Supplement No. 2 to Irish Coast Pilot.
T	Supplement No. 8 to North Sea Pilot, Part III.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1504. Tyskland. Adlergrund Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(N. f. S. Nr. 31/2576. Berlin 1932.)

Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 23' E. vil antagelig den 4. August d. A. for et Tidsrum af c. 4 Uger blive ombyttet med Fyrskibet *Reserve Holtenau*, der er et rødt, tomastet Skib, som paa begge Sider af Skroget er mærket *Adlergrund*. Imellem Masterne findes et taarnagtigt Fyrhus. Paa Fortoppen er anbragt en sort Ballon. Fyrkarakter og Taagesignaler er som i Fyrskibet *Adlergrund*. Flammens Højde: 16 m.

**1505. Tyskland. Fomer Bælt. Vrag afmærket.**

(N. f. S. Nr. 31/2499. Berlin 1932.)

Vraget af Skoleskibet *Niobe* ligger sunket i 27 m Vand paa c. 54° 35',<sub>7</sub> N. 11° 11',<sub>2</sub> E. En grøn Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 6,<sub>5</sub><sup>s</sup>, er udlagt c. 100 m N. for Vraget.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1506. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.  
Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 30. Juli d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle Tolk* og *Ny Tolk* fandtes Dybden at være 6,0 m i E.-Siden af Renden og 6,1 m i Midten af Renden. Fra Midten af Renden og W. efter aftager Dybden jævnt til Stumptøndelinien, hvor den er 2,7 m.

c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 24/1132 1932.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULERSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

- |  |              |
|--|--------------|
| CARDIFF, The Exchange.....             | } »Lambert   |
| Newport, Mon., 69, Dock Street.....    |              |
| Port Talbot, Exchange Buildings.....   |              |
| NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs     | } »Lambrose, |
| Tyne Dock, 67, Hudson Street.....      |              |
| Blyth, 19, Ridley Street.....          |              |
| West Hartlepool, Victoria Terrace..... | } »Lambert   |
| GLASGOW, 78, St. Vincent Street....    | } »Lambert   |
| Methil, 82, East High Street.....      |              |
| Burntisland, 20, High Street.....      |              |
| HULL, Prudential Buildings.....        | } »Lambrose  |
| GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....       | } »Lambrose  |
| Immingham, Dock Offices.....           |              |

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

FOR INTERNATIONAL  
SHIPPING NEWS  
READ

## THE SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.

PHONE  
2070 - 12610

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » » »

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# CADENIUS & GRAHN <sup>A/B</sup>

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

# Hellerup Kulimport <sup>A/s</sup>

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders  
Briketter ◀ Brænde

# A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

Tel.-Adr. BYSTRÖM ULEABORG

ALLE CODER

# WILJO BYSTRÖM & CO.

SKIBSMÆGLERE og SPEDITØRER

ULEABORG &amp; HAUKIPUDAS

Incl. Ijo — Røyttä

Lloyds Agenter. — Agenter for Nordisk Skibsrederforening og  
Danske Sejlskibsrederiers Protection ClubMedlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Vice-Konsulat for Nederlandene Norsk Vice-Konsulat

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

# O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havarilagenter — SpeditørerMedlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS«

Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

# A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

# O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensachlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

# WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensachlüssel.Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

# D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HLMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 33

FREDAG 12. AUGUST 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**REDERNES VILJE TIL SAMARBEJDE**

Siden det betydningsfulde Møde i International Shipping Conference i London den ottende Juli, hvor Formanden, den kendte engelske Skibsreder R. S. Dalgliesh under almindelig Tilslutning udtalte, at hvis man vilde forhindre Skibsfartens Ødelæggelse, var det ikke en Dag for tidligt at slutte sig sammen om en eller anden Plan for internationalt Samarbejde, har den internationale Skibsfartspresse i højere Grad end tidligere, og med en betydelig venligere Indstilling, beskæftiget sig med de fra forskellig Side fremsatte Planer til Skibsfartens Ophjælpning. *The Shipping World* udtaler bl. a., »at den øjeblikkelige Situation for Tramprederne er desperat, og at det er nødvendigt at tage drastiske Skridt. At tillade Loven om *survival of the fittest* at arbejde til dens yderste Konsekvens, er ikke alene daarlig Økonomi, men vidner om Mangel paa Mod og Fremsyn«. Bladet hilser med Glæde, at baade Chamber of Shipping og International Shipping Conference nu har gjort sig dette klart. *Scandinavian Shipping Gazette*, som i det sidste Aarstid, Uge efter Uge, har gjort sig til Talsmand for det internationale Samarbejde, og som i de sidste Maaneder har ført en stor Kampagne for Generalkonsul Gustaf E. Sandstrøm's Forslag om Skibsfarts-Diktatur, udtaler: »Enhver kan nu se, at for Skibsfarten er den nuværende »supply and demand« Politik den slettest mulige. Den kan fjerne Skibsrederes Navne fra Skibsregisteret, men løser ikke det virkelige Problem — at blive af med den gamle Tonnage. Den forbliver en voksende Fare for hele Rederierhvervet. Den gamle Tonnage, der i disse Dage bliver solgt for en Brøkdæl af dens Værdi til nye Redere, repræsenterer en frygtelig Konkurrence. De nye Redere kan tillade sig at holde disse Skibe i Søen til langt lavere Fragtrater end andre Redere. Det internationale Samarbejde er den eneste Vej ud af Uføret.«

»Norge har de prægtigste Motorskibe, Tankskibe og utvivlsomt Verdens bedste Søfolk, men det kan dog ikke konkurrere med andre Nationers Skibe. Finner, Letter, Italienerne sejler med billigt Mandskab, billig Kost etc. og kan derfor tage Fragter, der vilde volde de norske Skibe betydelige Tab,« siger *Norges Handels og Sjøfartstidende*.

Bladet siger videre, at knap eet norsk Skib laster i finske Havne, der er erobret af finske, lettiske og estniske Skibe. I Aar er ikke mindre end et Dusin Dampere paa 5000—7000 Tons solgt til Finland, ældre Skibe, hvis Pris ligger omkring 2500—3000 Lstr. for en 3600 Tonner, bygget 1902—1909. Et dansk Skib paa 3200 Dødvægt-Tons, bygget 1890 og klasset i Fjor er for nylig solgt til Finland for 25,000 Kroner. De fleste norske 3000 Tonnere har i Anskaffelse kostet 400,000 Kroner, og andre Skibe op til 650,000 Kr., hvorfor det er forstaaeligt, at finske Redere kan sejle billigt.

En finsk 4000-Tonner har en maanedlig Mandskabs-hyre paa 30,000 Finmark, og Bepisingen andrager

ca. 13 Finmark pr. Dag. De finske Redere kan derfor tage imod Rater paa ca. 30 sh. fra Botten, og dog faa en lille Fortjeneste, takket være den lave Valuta. De fleste finske Trampskibe gaar ogsaa med Trælaster fra Finland til England og har Lasteudivgifter i finske Mark, men faar Fragten i engelske Pund.

I den senere Tid er den finske Handelsflaade ogsaa forøget med britiske Skibe, ligesom et Par svenske Skibe er overført til finsk Flag. Tidligere var det ikke saa sjældent, at britiske Redere satte deres Skibe under norsk Flag, men nu er de britiske Redere begyndt at overføre deres Skibe til finsk, svensk, lettisk og ungarsk Flag. Paa lignende Maade ejes mange lettiske og estniske Skibe af Tyskere eller Engelskmænd.

Hertil siger *Svensk Sjöf. Tidn.*, at de Slutninger, man kan drage af de norske Udtalelser, er — hvad vi ogsaa tidligere har hævdet — at det i det mindste for Træfragtmarkedets Vedkommende ikke er saa fordelagtigt at have et moderne, men dyrt købt Skib. I Tider med lave Skibspriser har secondhand-Tonnagen bedre Udsigter til at forrente sig.

#### POSTKONTRAK- TER, DER BETA- LER SIG FOR SKIBENE

Et slaaende Eksempel paa, hvor stor Statsstøtten til Skibsfarten og Skibsbyggeriet er i U.S.A., gives i New York Søfartstidsskriftet »Nautilus« i dens Kommentarer vedrørende de Skibe, der er blevet bygget til »United Fruit Co.«.

»United Fruit Co.« har forpligtiget sig til at bygge seks Skibe. Fem af dem eksisterer allerede, medens det sjette ødelagdes ved Ildsvaade. Paa Basis af seks Skibe, der udfører det fulde Antal Rejser, stipuleret i Postkontrakterne, vil Statssubventionen i Løbet af 10 Aar komme til at overstige 14,000,000 Dollars, hvilket næsten beløber sig til de faktiske Byggeomkostninger

for Skibene. Selskabet vil saaledes efter ti Aars Forløb være i Besiddelse af en relativ moderne Flaade, hvis Anskaffelsesomkostninger kan afskrives fuldstændig, uden at Selskabets Aktiver i mindste Maade reduceres derved, da den Statssubvention, der er blevet betalt af Skatteyderne, næsten fuldstændig dækker alle Udgifterne paa de Skibe, der nu helt og holdent bliver Selskabets Ejendom.

Men denne Form for Opmuntring af Skibsbygningsindustrien hævner sig selv, thi under de Omstændigheder vil det være billigere for Nationen at bygge alle Skibe paa Regeringens Regning og chartre dem til de private Selskaber for en ren nominal Betaling, saaledes som det forresten er Tilfælde i Frankrig. Skibsbyggeriet vilde saaledes til Stadighed blive fortsat i samme Udstrækning, Spekulanterne vil blive fri for at financiere de første 25 pCt. af de Omkostninger, der er forbundet med Byggeriet, saaledes som det er Tilfældet i Øjeblikket, og rige industrielle Aktieselskaber vil ikke ved selve Kontrakternes Ordlyd blive begunstiget paa Bekostning af Spekulanterne, for hvem Skibsfarten ikke er et rent Bierhverv og som næsten har opbrugt alle deres Pengemidler for at staa Last og Brast med Regeringen.

I Artiklen tilføjes, at der er Grund til at tro, at Kontrakterne, naar Tiden dertil er inde, vil blive omredigeret paa en saadan Maade, at Regeringen ikke længere betaler efter tilbagelagt Kilometerantal under Hensyntagen til Sejlhastigheden, men at Prisen vil blive ansat til en rund aarlig Sum, der retter sig efter den paagældende *trade's* Behov. Det er saaledes indlysende, at paa en direkte Rute paa adskillige Tusinde miles er Driftsomkostningerne lavere end paa en Rute af tilsvarende Længde, hvor der maa anløbes mange Havne med store Havneudgifter. Saadan og lignende Faktorer maa der tages Hensyn til ved en eventuel omfattende Revision af Postkontrakterne.

## INTERNATIONAL KONFERENCE FOR KYSTREDNINGSVÆSENET

Denne Fagkonference, der træder sammen med 4-aarige Møllenum for at drøfte det praktiske Samarbejde mellem Redningsorganisationerne paa alle Jordens Kyster og for at sammenligne og nyttiggøre alle de tekniske Fremskridt, der er gjort af Redningsvæsenet hele Verden over, afholdtes i Aar i Amsterdam. Der var 11 Lande repræsenterede. De i to Dage varende Forhandlinger angik i første Række Motorredningsbaadens Udvikling, og det baade de store, dækkede Baades og den mindre Brændingsmotorbaadens Udvikling. I den Forbindelse drøftedes ogsaa de af »Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« i 1927 for første Gang anvendte Raaolie-Dieselmotorer, angaaende hvis videre Fuldkommengørelse det tyske Redningsselskab gav et længere Referat. Udlandet havde hidtil i Betragtning af disse Dieselmotorers tunge Vægt endnu et Stykke Tid ventet med at indføre disse i Stedet for de lettere Benzinmotorer. Kun i Holland er man i de sidste Aar gaaet over til Anvendelsen af Dieselmotorer i de derværende, moderne store, dækkede Redningsbaade. Men for den tyske Motorindustri gaar det bedre med at fremstille langsomt løbende Dieselmotorer med en betydelig nedsat Vægt til Anvendelse i Redningsbaade, hævdter Nautische Rundschau. De lettere Motorer af denne Art med det store Omdrejningstal har endnu ikke staaet deres Prøve. Genstand for en livlig Strid var de i Holland indførte store, dækkede Motorredningsbaade's Evne til at rejse sig selv op igen i Tilfælde af Kæntring. Hvorvidt disse sindrigt udtænkte Motorredningsbaade, der undervejs har været underkastet en Prøvekæntring i roligt Vand, vil kunne klare sig, naar de

skal anvendes for Alvor, maa Tiden først vise. Det tyske Redningsselskab gav ogsaa en Beretning om de af Selskabet overtagne, af Ingeniør Sander konstruerede Linieudkastningsprojektiler, Raketter og Linepistoler, der ved deres Træfsikkerhed, deres Anvendelighed i et hvilket som helst Vejr og deres Haandterlighed betegner et væsentligt Fremskridt paa Redningsvæsenets Omraade. Konferencen beskæftigede sig yderligere med en Række Specialspørgsmaal saa som nye Forsøg med Anvendelse af Olie til Beroligelse af Bølgegangen og Spørgsmaalet om Anvendelsen af traadløs Telegrafi i Redningsbaadene. Der blev givet Kongressens Deltagere Lejlighed til at besigtige de i sidste Aar byggede, store, dækkede, hollandske Motorredningsbaade, ligesom der ogsaa blev forevist dem, hvorledes en Flyvemaskine kan anvendes til at bringe Redningslinen fra Land til det strandede Skib.

### BOLIVIA KRÆVER ADGANG TIL HAVET

All, hvad vi vil, er at faa Adgang til Havet, erklærede en af de højere Embedsmænd i den bolivianske Legation i London til Reuters Bureau. Og af den Grund, tilføjede han, vil vi være villige til at modtage en Havn ved Paraguay omtrent 200 Mil fra Assomption. Det angaar os kun meget lidt, at Paraguay fastholder den Del af Gran Chaco-Området, som det nu har besat. Denne Strid vil en Gang for alle blive ordnet.

Det næste bolivianske Krav bliver det »uafviselige Krav om en national Handelsflaade«.



## RUSSISK GLÆDE OG BEKYMRING

### Odessa bliver en 1ste Klases Havn.

For at sætte sig ind i Havnebygningen i U. S. S. R., besøgte Mr. Achmed Handi-Bey, Direktør for Havnen i Stambul, nylig Rusland. I et Interview med »Isvestia«s Korrespondent i Odessa, udtalte Mr. Achmed Handi-Bey:

»Der er ved at finde et stadig intimere Samarbejde Sted mellem Havnen i Stambul og de russiske Sortehavshavne. Dette Samarbejde giver sig særligt til Kende ved det voksende Kvantum russisk Bunkerkul, der sendes til Stambul.

Under mine Forhandlinger med Sovtorgflots Repræsentanter i Odessa, underrettede jeg disse om, at de tyrkiske Myndigheder i Tilfælde af en maritim Voldgiftsstrid mellem U. S. S. R. og Tyrkiet var villig til at lade Sagen komme for Voldgiftsdomstolen i Moskva i Stedet for British Lloyd.

Havneinspektionen i Odessa gjorde et gunstigt Indtryk paa mig. Havnen vil snart komme til at rangere paa lige Fod med 1ste Klases Havne som Genua og Marseille. Det samme gode Indtryk medbragte jeg fra mit Besøg paa Tankskibet »Batoumski Soviet«. Hvad moderne Udstyr til Transport af Petroleum angaar, overgaar Odessa de prominenteste europæiske Havne, som f. Eks. Antwerpen. Dette er det bedste Bevis for den Kendsgerning, at Odessa er ved at distancere Havnene i de kapitalistiske Lande.

Af andre Citater fra russiske Blade, hvoraf *Scandinavian Shipping Gazette* hver Uge, bringer et skøn- somt Udvalg, erfarer man, at

### Petroleum Eksporten i Astrakhan gaar kun langsomt frem.

I de sidste to Maaneder har Havnen i Astrakhan ikke været heldig med Gennemførelsen af sin Del af Planen, idet der er blevet eksporteret 294,500 Tons

Petroleum og lignende Produkter for lidt. Planen for det første Halvaar er blevet gennemført for 90,3 pCt.'s Vedkommende, hvilket i Sammenligning med i Fjor trods alt, betyder en Stigning i Eksporten paa 12,3 pCt.

I Juni Maaned beløb Overliggerdagene for 550 Skibe sig til 29,805 Timer. Fejlen ligger hos Ledelsen af Astrakhanfloddistriktet, der venter at kunne indhente det forsømte i Slutningen af Sommeren og derfor ikke interesserer sig altfor stærkt for det daglige Arbejde. Saaledes omfatter Planens Tal for Juni paa 1,252,000 Tons ikke Mankoen for den foregaende Maaned.

### Rekonstruktionen af Havnen i Odessa

Et Projekt vedrørende den fuldstændige Rekonstruktion af Havnen i Murmansk er blevet udkastet. Projektet omfatter blandt andet Konstruktionen af en Række nye Maskiner til Brug for de forløjede Skibe. Fragtomsætningen for Havnen for 1934 er sat til 3,5 million, hvilket er fem Gange saa meget som Omsætningen i indeværende Aar.

### Skibe, der skal hæves fra Havets Bund

Fra Simpheropol har vi faaet Underretning om, at en særlig Ekspedition i Øjeblikket prøver paa at hæve den store Passagerdamper »Potemkin« og to mindre Dampere »Yastreb« og »Oofnayg« fra Sortehavets Bund.

En anden Ekspedition forsøger at hæve nogle Skibe, der er sunket i Hvidehavet. Saaledes er Bjergningsdamperen »Popoy«, der sank i Kolabugten under Borgerkrigen nylig blevet hævet. Man gør Forsøg paa at hæve Isbryderen »Sodko«, der gik under i 1915. I Murmanskdistriktet vil Trawleren »Kasatka« og Dampere »Vladivostok«, der sank under den imperiabilistiske Krig og Revolutionen, blive hævet.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 9. August 1932.

Naar det fremhæves, at Noteringerne i særlige Markeder maa slige, da Tonnagen simpelt hen ikke kan vedblive at sejle til de nuværende Rater, er dette selvfølgelig logisk set rigtigt fra et Reder Standpunkt, og gælder for øvrigt alle Markeder — uden Undtagelse, men hvorledes Raterne skal kunne forbedres, naar Efterspørgslen ikke staar paa Højde med Tonnagetilgangen, er det vitale Spørgsmaal. De oplagte Skibes Antal forøges Dag for Dag, og det er Skibe af alle Kategorier, som maa give op — baade decide- rede Trælastbaade, fuldt moderne Motorskibe og Linie- baade. Et lille Blaf i et enkelt Marked kan for en Tid give Forhaabninger, men den generelle Bedring, med Fragter som kan give et virkeligt Overskud, lader til at have lange Udsigter.

### TRÆLASTMARKEDET

Nedennævnte Eksempler paa, hvad Befragterne finder for godt at notere, illustrerer til fulde Markedets Bedrøvelighed:—

## DE KOLOSSALE OPLÆGNINGER

Som forudsagt sidste Uge steg Oplægningerne i Ugens Løb. I Tirsdags androg de ikke mindre end 102 Skibe tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening. Dette svarer til 251,510 Brutto Tons eller 399,655 Tons Dødvægt, altsaa en Stigning paa mere end 20,000 Tons.

650 Std. Trangsund/Kings Lynn 30/- try 32/-; 730 Std. Kotka/Sharpness 33/- 34/-; 725 Std. Gefle og 2 Søderhamn/Cardiff 34/6d. 35/-; 460 Std. Hangø/Cardiff 35/-.

Slutninger: 600 Std. Sundsvall/London 32/-; 670 Std. Piteå/London 33/6; 520 Std. Haukipudas og Kemi/Cherbourg 40/6; 550 Std. Ørnskioldsvik og Unea/Dunkirk 34/6; 825 Std. Wiborg/Paimboeuf 163 F.F.; 650 Std. Trangsund/Calais 145 F.F.; 1,150 Std. Uleåborg/Vest Hartlepool 30/-.

Leningrad faar ogsaa urimelig billig Tonnage bl. a.: 650 Std. Antwerpen 37/-; 520 Std. Zaandam 37/-; 650 Std. Rouen indikerer 38/-.

Hvidehavet: Ekspeditionerne klages der meget over, og det kan ikke forundre, at mange Baade trækkes tilbage, naar der nu offeres endnu lavere Rater end for 1ste/2den Tur. For Øjeblikket har Hvidehavet ikke meget at byde paa, men de faa Laster, som kommer paa Markedet, slutes alligevel forbavsende billigt.

Canada: 800 Std. Campbellton/Mersey 47/6; 800 Std. Pugwash/W.B.E.I. 50/-.

### KUL, KOKS etc.

Wear/Tuborg 3,000 T. er sluttet til 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 72/1,000 og endvidere: 2,000 T. Tyne/Wiborg 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 2,100 T. Tyne/Vejle 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 2,500 T. Sunderland/Lindholm 4/-, 1,200 T. Granton/Nakskov 5/1, 2,200 T. Koks Glasgow/Kbhvn. 6/6d., 1,400 T. Koks Glasgow/Aarhus 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Danzig/Wiborg 3,500 T. 3/9d., Trangsund 1,600 T. 4/3. Saa længe Handelskrigen mellem England og Irland staar paa, vil der blive en Del Kul at sejle med fra Kontinentet, Danzig etc., men de tilbudte Rater byder ikke paa større Sensationer.

## SØFARTSMINISTERIETS OVERSIGT OVER ISFORHOLDENE I DANSKE FARVANDE

Vinteren 1931/32 var usædvanlig mild. Den gennemsnitlige Middelttemperatur var i December 2,1, Januar 3,3, Februar 0,6 og Marts 0,3, mod normalt henholdsvis 1,3, 0,1,  $\div$  0,1 og 1,6 Grader. Denne Forskydning af Vinterens koldeste Del til et sent Tidspunkt gav sig Udtryk i en kun ringe Isdannelse.

Før hele Vinteren gælder det, at Frosten i overvejende Grad kun optraadte som Nattefrost. Undtagelser herfra dauner særligt Dagene 29.—31. December, 9. og 10. Februar, samt 9.—12. Marts; i den sidste af disse Perioder aflæstes tillige Vinterens laveste Temperaturer, nemlig  $\div$  10 Gr. til  $\div$  15 Gr. Iøvrigt ses det, at der ikke kan peges paa egentlige Frostperioder; dette i Forbindelse med de ikke særligt lave Kuldegrader satte sit Præg paa Isdannelsen, som saa at sige kun er forekommet i indre Farvande, og kun til ringe Hinder for Skibsfarten. Dog skal bemærkes, at Vandtemperaturen i det sydlige Kattegat og i Sundet nærmede sig det kritiske Punkt i Dagene 10.—13. Marts, saaledes at der enkelte Steder observeredes begyndende Isdannelse, hvis Udvikling imidlertid afbrødes ved pludselig Vejrforandring.

Af de Oplysninger, som gives i det statistiske Materiale, kan fremhæves, at de absolut første Ismeldinger fra de observerende Stationer var 30. Novbr. (Vordingborg) samt den 1. December (Kolding, Graasten og Nykøbing F. med Guldborgsund) og de absolut sidste Ismeldinger var 24. Marts (Nibe, Æbeltoft, Roskilde og Marstal), 25. Marts (Nykøbing M.), samt 26. Marts (Gilleleje-Flak N. Fyrskib nogle faa Timers Isdannelse).

Det største Antal Dage med Is har Farvandet Stege—Kallehave (48), og i lige saa lang Tid var Skibsfarten dersteds paavirket af Isen; derimod har Dampskibsfarten højest været paavirket i 10 Dage ialt (Ski-ve, Kolding og Sakskøbing). I 1931—32 har intel Fyrskib været inddraget, og en foretaget Sammenligning viser, at Vinteren 1931—32 maa klassificeres i Gruppen »isfattige«.

Da der ikke fra nogen Havn er sket Anmodning til Søfartsministeriet om Isbryderhjælp i 1931—32, og da Forholdene i det hele ikke har været saa truende, at der har været Grund til Klargøring af Isbrydere, har ingen af Stats-Isbryderne været udrustet.

### FRAGTBERETNINGEN fortsat

#### MIDDELHAVET etc.

Wales/Genua sluttes fra 5/9 optil 6/6 efter Størrelse med 7/6 2,800 T. Algiers, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 6,000 T. Neapel, 6/9d. 7/8,000 T. Port Said, 8/6 1,800 T. Sicilien, 8/- 2,500 T. Piræus, 7/- 5,900 T. Sfax, 6/9 6/7,000 T. Alexandria og fra Tyne betales noget lignende. Hjemgaaende offereres: Sfax/Kings Lynn 18/2,500 T. 8/- 8/6, Dundee 17/1,900 T. 7/3 7/6, Bordeaux 2,500 T. 25 Frcs. Frugt Spanien/U.K. 18/- 70,000 cbf. Sorlehavet betaler for prompte Baade 9/3 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og italienske Redere har taget Kontrakt over September/December til 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> September 9/6d. Oktober 9/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> November 9/9 December. Saadanne Dispositioner skal selvfølgelig ikke hjælpe Markedet op. Donau lader til at blive noget fastere. Først paa Ugen betales 13/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> optil 14/- til B/H senere 14/3 med 16/3 Basis 1 Havn Danmark.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal kan dække ind til 1/9d. Vestengland, 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> E.C., 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. A/R og noterer 11c. Basis 1 Havn Sverige/Finland. Cuba er gaaet tilbage til 12/9 U.K. for 7/8,000 T., 13/6 8,000 T. Marseille. Kul Baltimore/Algiers noteres til \$1. og Hampton Roads/Rio \$1,80, Santos \$2. Disse Markeder har for øvrigt meget lidt Forretning, men forhaabentlig vil den optimistiske Stemning, som i den sidste Tid har givet sig Udslag paa New York Børsen, sikkert ogsaa sætte Fart i Handelen.

Pacific: 9,200 T. Victoria/U.K. Kont. 21/3.

#### SYDAMERIKA

Kul Wales/Buenos Aires gøres fremdeles til 9/- å 9/3, Rosario 10/6, Rio 8/-. Det hjemgaaende Marked har været og er meget pauvert, baade hvad Efter-spørgsel og Rater angaar:

San Lorenzo/A-R. 7/8,000 T. 13/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 13/6; San Lorenzo/p.p. U.K. 5,000 T. 15/6; San Lorenzo/U.K. H/H 6,800 T. 14/3, 6,250 T. 14/6; Bahia Blanca/A-R. 7,300 T. 12/6; Rosario/Avonmouth 6,500 T. 13/9.

#### ØSTEN

Sydaustralien eller Victoria/Europa rapporterer en Slutning (Parcel) per September til 21/3 og Syd- eller

Vestaustralien 7,000 T. August 23/9. Senere: Vestaustralien 24/3 per August. Vladivostok/R-Hb. betalte sidst 25/9 for 3,000 T. parcel, ppt. Lastning, og disse Rater vil sandsynligvis stige mere, da der er en vis Mangel paa Tonnage i det Farvand. Saigon/Kontinentet 7/7,700 T. 23/-. Cape Town/Antwerpen 8,300 T. 13/-. Rotterdam 13/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. September. Beira/U.K. per September/Oktober indikerer 15/-.

#### TIME-CHARTER

Vestindien: 2,500 T. 92<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c.; 3,150 T. 90c.; 3,950 T. 82<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. 3/4 Mdr.

Trip: 5,600 T. del. Hampton Roads/rede. U.K. Kont. via Gulf 65c.; 1,850 T. del. Great Lakes redel. U.K. Kont. \$1,45; 8,200 T. m/v del. Colon redel. U.K. Kont. via Pacific 4/-.

## SAMMENLIGNENDE

### HANDELSSTATISTIK

I Krigens første Aar udarbejdede Hr. Sally Behrens en sammenlignende Handelsstatistik for Danmark, Norge og Sverige for Aaret 1913, det sidste Normalaar for Krigens. Dette Arbejde foretog han for derigennem at belyse de vigtigste Handelsforbindelser for de nordiske Lande, og man ser af hans Tal, hvorledes England paa det Tidspunkt figurerede som det vigtigste Land for Udførsel fra de 3 nordiske Riger. For Danmarks Vedkommende bemærker man, at Eksporten til England var omtrent det dobbelte af Eksporten fra Sverige og næsten fire Gange saa stor som Eksporten fra Norge, medens Importen fra England til Sverige og Norge var større end Importen til Danmark. Paa det Tidspunkt hvor Behrens udarbejdede denne Statistik, havde Sverige rationeret et Par Artikler, og rationerede kort efter fuldt, saavel som Danmark, der endnu intel havde rationeret, rationerede fuldt, medens Norge ikke følte sig foranlediget til at følge dette Eksempel.

Samtidig forhandlede Grosserer-Societetet, Rederiforeningen og Industriraadet i Danmark direkte med krigsførende Landes Regeringer, for at Handlen og Skibsfarten kunde foregaa med det mindst mulige Afbræk, medens alle de næringsdrivende Erhverv i Danmark ved nedsatte Nævn histod Indenrigsministeriet i Administrationen.

Hr. Behrens mener, at disse Tabeller, hvis Tal kun maa betragtes som tilnærmende, ogsaa nu kunde paaregne nogen Interesse, da Udviklingen jo har medført, at de nordiske Lande har fulgt Sterlingkursens Bevægelser, og betragtes som Medlemmer af den s. k. Sterlingklub. Han har derfor udsendt dem paa Jespersen & Pios Forlag.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## DET NYE STATSSKOLESKIB

Det nye Statsskoleskib er som bekendt under Bygning paa Naksbo Værft. Kølen er lagt og i de nærmeste Dage paabegyndes Rejsning af Spanterne. Ved Bygningen af dette store Skib fører Konstruktøren, Overskibsingeniør i Ministeriet for Søfart og Fiskeri, Aage H. Larsen Tilsyn, men ved sin Side har han en med Sejlskibe kendt Mand, Kaptajn Anker Ankersø, som bistaar med Planlægning af de mange Enkeltheder, der danner et Hele i det i enhver Henseende moderne udstyrede Skoleskib.

Naar man har valgt Kaptajn A. Ankersø til at bistaa med Raad ved Bygning og Udrustning af dette Skib skyldes det naturligvis hans store Erfaringer og Dygtighed paa Sejlskibenes Omraade. Han er Samsinger og har fra Dreng plejet Bølgerne i store og smaa Sejlskibe. Sidst var han Fører af D. F. D. S.s Skoleskib »Vikings«, indtil det blev solgt til Finland. I interesserede Kredse regner man med Muligheden af, at Kaptajn Ankersø bliver Fører af Statsskoleskibet, naar det i Maj 1933 gaar ud paa sit første Togt.

*Dagens Nyheder.*

## TO ANDRE SKOLESKIBES FORLIS

»Niobe«s Undergang faar uvilkaarligt een til at tænke paa en lignende Ulykke, der traf H. M. S. »Eurodydice«, for ca. 50 Aar siden.

»Eurodydice«, der var Skoleskib for Drengene, befandt sig paa Vejen hjem fra Vestindien i Londonerbugten. Drengene glædede sig forventningsfuldt til atter at gense deres Familie, det var straalende Solskin og Tusindvis af Tilskuere havde samlet sig paa Øen Wights Skraaninger for at beundre Skibet, der kom sejlene for fulde Sejl. Der kom en pludselig Vindbyge, Skibet kæntrade, og næsten alle ombord omkom.

H. M. S. »Atlanta«, et Søsterskib til »Eurodydice«, blev udtaget til dets Efterfølger, og gjorde sin første Rejse til Vestindien og tilbage uden Uheld af nogen Art. Officererne blev under et Ophold i Land indkvarteret i en gammel Regeringsbygning, og Rygtet fortæller, at en bestemt Aften hørte nogle af Officererne Lyder af Billardkugler, der slog mod hinanden. Næste Morgen fandt de, under deres Strejftog gennem Huset, et Billardværelse med Kugler og Køer paa et Bord, der var dækket med Søv og øjensynligt ikke været rørt i Aarevis. Ved et mærkeligt Træf sejlede alle de Officerer, der havde hørt de mystiske Lyde, med paa »Atlanta«s anden Tur, og alle dem, der ikke havde hørt noget, deriblandt min Broder, afdøde Admiral Tufnell, var alle som een blevet overført til andre Skibe. »Atlanta« sejlede, og fra den Dag har ingen hørt noget fra den. Blandt de unge Officerer ombord var en Søn af Hugh Childers, den daværende Krigsminister.

Carleton F. Tufnell i *The Times*.

## EN ALVORLIG ADVARSEL MOD AMMUNITIONS-TRANSPORTEN

Antallet af norsk Tonnage i Shanghai er fremdeles betydelig. I Maj Maaned inklareredes saaledes over 90,000 Tons NR., og tager man de første fem Maaneder af 1932, saa inklareredes i disse af norske Damp- og Motorfartøjer 450,000 NRT.

Følgende Skibsfartsoversigt for Kina, Juni 1932, er meddelt Generalkonsulatet af en herværende Shippingmand:

Indeværende Maaned bragte ingen Bedring og som Følge heraf har Oplægningen af Tonnage tiltaget. Dette saavel i Nordkina som for Sydkinas Vedkommende. De lokale Fragter er direkte tabbringende, og derfor har ogsaa de kinesiske Tidsefragtere trukket sig tilbage, og endog forsøgt at annullere tidligere indgaaede Fragtaftaler, for at gardere sig mod Tab.

Den for udenlandske Redere saa vigtige Bønneeksport fra Manschuriet har svigtet yderligere. Til Europa noteredes der i April Maaned 24/-. I Maj faldt Fragterne til 22/-, og de igaar og idag rapporterede Slutninger viser at man har akcepteret 18/- for Juni Last.

Ogsaa Eksporten af Bomuld (cotton waste) er netop blevet ramt af et nyt Tilbageslag, idet Priserne paa amerikansk Bomuld fra den mexikanske Golf igen er nedsat, hvilket bevirker at de europæiske Købere trak sig tilbage fra det kinesiske Marked og placerede sine Ordre i Amerika. Dette er meget beklageligt for de Linjer som trafikerer Østen—Europa, da Bomulden var en af de faa Ting, som ellers blev skibet i regningsvarende Kvanta.

The af Aarets nye Høst skibes der nu en Del af, men da Konsumenterne venter at Priserne skal falde, er der endnu ikke afsluttet saa betydelige Forretninger som man ellers skulde have ventet i Betragtning af at Kvaliteten af Aarets Høst er meget god.

Af Sukker fra Java kommer der meget lidt. Markedet

er overfyldt og Priserne svage, saa det er kun de regulære Linjer som har faaet nogen Fordel af denne Handel.

Hvad Kulfrakterne angaar, er det betegnende for Situationen, at der i December Maaned blev sluttet større Baade for Kul fra Chingwangtao til Shanghai efter en Rate af Mex. \$2.90 pr. Ton, mens der for nogle Dage siden blev sluttet lignende Tonnage til Mex. \$1.10 pr. Ton.

Med Hensyn til Last fra Europa til Kina er det omtrent udelukkende Linjerederierne som bliver foretrukket. Udenforstaaende maa, for at følge med, undernotere til en saadan Udstrækning, at der bliver lidt eller intet tilbage i Retning af Overskud. En Undtagelse danner maaske den Ammunitionstrafik, som finder Sled fra Tid til anden, og hvori norsk Tonnage ses at tage livlig Del. Det viser sig desværre Gang paa Gang, at norske Fartøjer ankommer til Kina med Ammunition o. lign. uden at de Formaliteter, som er foreskrevet for Import af disse Varer, er iagttaget. Dette bringer ikke alene vedkommende Rederi og Skibs-officerer i Vanskeligheder, men da saadan Import, uden at de foreskrevne Formaliteter er iagttaget, af den kinesiske Regering betragtes som Smugling, løber vedkommende Redere ikke alene en alvorlig Risiko med sine egne Fartøjer, men disse Tilfælde bidrager til, at hele vor Tonnage her ude kommer i Miskredit hos Regeringen. Dette kan faa de alvorligste Følger for hele vor Skibsfart paa Kina, og det kan ikke noksom indskærpes, at alle vedkommende paa Forhaand maa forvisse sig om at Formaliteterne er i Orden førend et Fartøj afaaar med Ammunition, Vaaben o. lign. til kinesisk Havn.

*Norges Generalkonsul i Shanghai.*

## RADIOTELEGRAFISTER TIL SØS

Skibstelegrafisternes Organ klemmer paa og skriver, som om Norge havde en enestaaende daarlig Ordning med Radiotelegrafister, og denne Ordning foraarsagede store Ulykker, samtidig med den bragte vore Skibe i Vanry hos Befragterne. Sagkyndige har gjort opmærksom paa, at dette altsammen er urigtigt. Man har forgæves fastslaaet, at vor Forlisprocent er lav og at den stadig gaar ned. Flere Lande har en tilsvarende Ordning som vor med Telegrafister ombord i Skibe og der kendes intet til Ulykker, som skyldes Styrmandstelegrafister. Forholdet til Befragterne kan man vel ogsaa med god Samvittighed overlade Rederne selv at tage Vare paa.

Allsammen preller af, som Vandet af Gaasen. Næste Dag mobiliseres en ny Sag.

Hensigten med det hele er klar nok. Man vil søge at fremtvinge et Forbud mod Styrmandstelegrafister. Skibene skal i disse Tider paaføres forøgede Udgifter. De skal stilles endnu vanskeligere end før i Konkurrencen med andre Lande.

Det er en mærkelig Tankegang og en besynderlig Taktik. Allerede nu gaar en Mængde Matroser, Fyrbødere og Styrmand ledige. Vor Oplægningsprocent er højere end andres fordi vore Udgifter allerede er større. Alligevel vil de, som skal varetage Folkenes Interesser, fremtvinge yderligere Fordyrelser. Et nyt uheldigt Moment kommer til.

Kunde man ikke her i Landet engang blive enige om at holde sig til det som Konkurrenterne nøjes med af Restriktioner, naar man nu en Gang er i Samarbejde med dem?

Hvorfor skal vi altid hjælpe dem med at konkurrere os ud?

Det er saa stupid dette bare at gaa paa Rederne med lukkede Øjne og krum Hals. Finder ikke Styrmandsorganisationens Ledere ligesom Lederne i Matros- og Fyrbøderunionen at de misbruger sin gode Forstand, naar de stiller Krav uden at tage nye Hensyn til Konkurrenceevnen?

*Norges Handels- og Søfartstidende.*

## MÆGTIGE NORSKE OPLÆGNINGER

Norges Rederforbund meddeler, at der pr. 1/8 var oplagt 257 norske Skibe paa ialt 1,264,549 Tons dw., mod 258 Skibe paa ialt 1,200,915 Tons dw. pr. 1/7. Af den oplagte Flaade var der pr. 1/8 52 Tankbaade paa ialt 501,475 Tons dw., mod 46 Tankbaade paa ialt 426,665 Tons dw. pr. 1/7.

Forøgelsen i Oplægningen skriver sig væsentlig fra de store Tankbaade, som i den senere Tid er lagt op.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**  
TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

**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

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-ASSURANDEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING      TELEFON NR. 1810 OG 1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**

Telefoner: Provinz Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8.      Telegramadr.: Breinholt.

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Marlager

NAKSKOV

**J. LAURITZENS**  
**MÆGLERFORRETNING**  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMAKLER  
**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
*edsv. Skibsmægler*  
**NAKSKOV**

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

Telegr.-Adr.: „Andrea“

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN      Telefon Nr. 9 & 509

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161      Telegram-Adr.: BACH

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**  
Telegr.-Adr.: Edsv. Skibsmægler: Telefon Nr. 19  
Malteand **HADERSLEV** (2 Linier)

LLOYD'S SUB AGENT.  
Agent for  
Det forenede Dampskibeelskab A/S, København.  
DANSKE LLOYD, København.

**STEGMANN**  
N.F.      EDsv. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18      TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

## PERSONALIA

## Ordensudnævnelser

Fyrdirektør, Orlogskaptajn P. E. B. Sinding, R. af Dbg., er udnævnt til Dannebrogsmænd, Formand for Fyrvæsenets Forening, Fyrskibsfører F. Schørring til Ridder af Dannebrog og Næstformanden for samme Forening, Magasinarbejder C. M. Olsen til Dannebrogsmænd.

## Sølvbryllup

Lørdag den 6. August fejrede Kaptajn i D. F. D. S. N. Nielsen og Hustru, L. E. Brunsvej 37, Charlottenlund, deres Sølvbryllup ved en Festlighed i Hjemmet og modtog mange Lykønskninger i Dagens Anledning. Sølvbrudeparret er født paa Fanø og er ud af gammel Sømandslægt.



## Panama-Kanalens Lavrekord

Panama-Kanalen passeredes i Maj Maaned af 357 Skibe med 1,676,790 Tons Last, hvilket er den mindste Trafik i Maj siden 1922, da Tallene var 243 Skibe og 1,158,507 Tons. I Sammenligning med Maj 1931 var der en Tilbagegang paa 71 Skibe eller 16 pCt. og 848,662 Tons Last eller 13 pCt. I Sammenligning med Maj i 1930 var Tilbagegangen henholdsvis 25,5 og 25,9 pCt.

## Flere Reparationsarbejder paa Svendborg Skibsværft

A. P. Møllers Damper »Lexa«, som sejler under tysk Flag og med tysk Besætning, blev i Lørdags sat i Dok paa Svendborg Skibsværft. Den skal underkastes en ret betydelig Reparation, som vil vare ca. 14 Dage.

Endvidere har Værftet for Tiden et Reparationsarbejde paa Dampskibsselskabet »Torm«s Damper »Aase«, som skal være færdig den 12.

Desuden skal Motorskonnert »Albatros« af Trøense underkastes aarligt Eftersyn.

## Fyrvæsenets Foreningen

holdt Søndag d. 7. ds. 25 Aars Jubilæum og tæller nu 475 Medlemmer.

## Over 115,000 Arbejdsløse herhjemme

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede Ledige den 5. August 115,228; heraf var 19,533 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal forholdsvis 111,372 og 17,796.

## Motorskonnert til 2500 Kroner

Ved en Tvangsauktion over Motorskonnerten »Esther« af Nyborg, som for Tiden henligger ved R. B. Petersens Skibsværft paa Thuro, blev der kun afgivet ét Bud. Det var fra Skibsbygmester Anders Jensen, der i Følge »Fyns Tid.«, bød 2,500 Kr., og for dette Beløb fik han som ufyldestgjort Panthaver Skonnerten overladt.

## Isbjerge i Nordatlanten

Der meldes om mange Isbjerge i Nordatlanten særlig paa Canada Ruterne. I de engelske Blade fortælles, at Cunards »Alaunia« paa Canada Ruten var to Dage forsinket paa sin sidste Hjemrejse. Det var Taage og Isbjerge, der hindrede Farten, og i to Døgn var Kaptajnen uafbrudt paa Broen. Pludselig lettede Taagen, og »Alaunia« befandt sig da omgivet af Isbjerge paa alle Sider.

## Forberedelserne til Hvalfangersæsonen

Efter sidste Aars Ferie vil Hvalfangsten iaar blive genoplagt med fuld Kraft. Chr. Salvesen & Co. begyndte i Mandags fra deres Tønsberg Kontor at hyre Mandskab til Firmaets tre Ekspeditioner til Sydishavet. All i alt forhyrer Salvesen i Aar ca. 800 Mand — for to Aar siden omfattede hans Forhyringer 1150 Mand, men i Aar bliver der ikke drevet Fangst fra selve Landstationen.

## Til Eftersyn hos B. &amp; W.

Havnevnets Isbryder »Vædderen« og Grønlands Handels Damper »Hans Egede«.

## Stor ny tysk Tankbaad

I Hamburg blev der forleden Dag foretaget en Prøvetur med Tankbaaden »Franz Klusen« hvis Størrelse er bemærkelsesværdig, den er nemlig paa 17,800 Tons. dw. og kan derfor tage en meget stor Last.

Det er Deutsche Werft i Hamborg, som har bygget denne Kæmpe til »Deutsch-Amerikanische Petroleum (Standard) Gesellschaft«, Hamborg. Skibet er 165 m langt, og har et Dybgaende paa 9 m paa fuld Last. Hovedmaskineriet bestaar af to 4-cylindrede dobbeltvirkende tolakts MAN-Motorer paa 4,500 I.H.K., og Farten er 12,5 Mil med fuld Last.

»Franz Klusen« er det første af en Serie paa 6 Søsterskibe, der bygges for samme Rederi; saa det bliver en stor ny Flaade, dette Rederi faar.

## Kochum, Malmø-Værftet

fik Reparationen af »Sir Ernest Cassel« overdraget. Prisen var 224,000 Kroner og kun svenske Materialer maatte benyttes.

## Fornemt Besøg i Havnen

Søndag og Mandag havde København Besøg af Canadian Pacific's 22.000 Tons Liner s.s. »Empress of Australia«. Blandt de mange distingverede Passagerer var Sir Harold Yarrow, den bekendte skotske Skibsbygger, paa hvis Værft flere danske Torpedobaade er blevet bygget.

Passagererne var lykkelige over Opholdet i København, hvorom videre følgende Telegram fra Skibets Fører, Commander Griffiths:

»Alle om Bord paa Canadian Pacifics Oceandamper »Empress of Australia« paaskønner den hjertelige Velkomst og det smukke Farvel. Deres herlige Hovedstad viste sig at være et af Lyspunkterne under Canadian Pacific-Togtet, og alle Passagerer ønsker at komme tilbage til København en Gang til.«

Under sit Ophold her fik »Empress of Australia« en ny straalende hvid coat of Marine Boot Topping fra W. & I. Leight, Bolton.

## Andre fornemme Gæster

I Tirsdags ankom Cunardliniens Paladsdamper »Lancastria« med over 500 Passagerer, dels amerikanske og dels engelske Turister. Paa denne Tur har »Lancastria« anløbet forskellige Byer ved Middelhavet, og derfra er den sejlet op langs Norges Vestkyst, hvorfra den nu kommer via Gøteborg.

Svenska Amerikas Liniens Motorskib »Gripsholm« ankom i Onsdags med ca. 450 svenske Turister. Over 200 danske og sydsvenske Deltagere i Østersørejsten gik ombord her.

## Over 2,8 Mill. Arbejdsløse i England

Det officielle Arbejdsløshedstal var den 25. Juli 2,811,782, hvilket er 64,439 flere end den 27. Juni og 98,432 flere end paa samme Tid i Fjor.

## Direktørskifte i »Norddeutscher Lloyd«

Dir. Ernst Glæsel, »Norddeutscher Lloyd«, er i Gaar traadt tilbage som Medlem af Selskabets Bestyrelse. Til Leder af Fragtafdelingen er udnævnt den hidtidige Underdirektør Anton Brötje.

## AARHUS

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

s.s. »Amur Maru« af Osaka, fra Øst Asien med Soyabønner.  
s.s. »Fennis« af Stockholm, indladet Olie til Norrköping.  
s.s. »Maria« af København, fra England med Kul.  
s.s. »Sigrid« af Trondhjem fra Archangelsk, Trælast.  
s.s. »Usworth« af Newcastle, fra Sortehavet via Aalborg, Oliekager.  
s.s. »Helene« af Esbjerg, fra England med Kul.  
s.s. »Tyra« og s.s. »Roto« indladet Landbrugsprodukter.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. 8. 1932

LONDON . . . . .	18,68	MADRID . . . . .	44,15
NEWYORK . . . . .	539,00	AMSTERDAM . . . . .	217,50
BERLIN . . . . .	128,50	STOCKHOLM . . . . .	96,20
PARIS . . . . .	21,25	OSLO . . . . .	93,70
ANTWERPEN . . . . .	74,75	HELINGFORS . . . . .	8,12
ZÜRICH . . . . .	105,25	PRAG . . . . .	16,10
ROM . . . . .	27,65		

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

SVENDBORG

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

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«

## Gdynia Havnen

Havneanlæggene ved Gdynia, der godt i et Par Aar har beskæftiget danske Ingeniører, kan ifølge polske Presse-meddelelser ikke ventes at være afsluttede før i 1941. Den voksende Trafik har nødvendiggjort gentagne Udvidelser af den oprindelige Plan, og de Anlæg som endnu staar tilbage at udføre anslaaes at ville koste henved 70

Mill. Zloty. Havnens økonomiske Betydning for Polen fremgaar blandt andet deraf, at det samlede Beløb for Jernbanefragter, Omladningsafgifter m. m. som Polen undgaar til Udlandet ved at benytte egen Havn, allerede nu beløber sig til ca. 300 Mill. Zloty aarlig.

I Løbet af sidste Aar har enkelte danske Firmaer oparbejdet Forretning i Polen i Sydfrugter med Gdynia som Udgangspunkt.

## POSITIONSLISTE

PR. 9. AUGUST 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
- s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 5.8
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Horsens 6.8.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 26.7.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 9.8. til Kbhvn.
- m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
- s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Tunis 8.8. til Marseille.
- s.s. *Asia*, Heindorn, afg. Bangkok 4.8. til Singapore.
- s.s. *Alsund*, Petersen, afg. Progreso 1.8. til Northplymouth.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. San Francisco 4.8.
- m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. St. Thomas 31.7. til Antwerpen.
- m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 31.7. til Kbhvn.
- m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Göteborg 29.7. til Buenos Aires.
- m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.
- s.s. *Askø*, Larsen, afg. Leningrad 8.8. til West Hartlepool.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Geelong 2.8.
- m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Singapore 19.7. til Suez.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
- s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.
- s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Hull 6.8.
- s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Lohito 25.7. til Dakar.
- m.s. *Boringia*, Væring, ank. Aalborg 7.8.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 5.8.
- s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leith 6.8. til Thorshavn.
- s.s. *Bretland*, Hansen, ank. River Thames 5.8.
- s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 20.8. til Antwerpen.
- s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Havana 1.8.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Aarhus Ruten.
- m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 26.7. til København.
- s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 12.8. til Kbhvn.
- m.s. *Chile*, Hansen, ank. Tamajapon 5.8.
- m.s. *Christian Holm*, afg. Malmo 6.8. til Baton Rouge.
- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Gibraltar 6.8. p. R. I. Camden.
- s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
- s.s. *Cyril*, Farup, afg. Chekka 5.8. til Pandenna.

## D

- s.s. *Dagmar*, Kolster, afg. Kbhvn. 13.8. til London.
- s.s. *Dana*, Bang, ank. Antwerpen 1.8.
- s.s. *Danhild*, Bøsch-Kronika, afg. Antwerpen 6.8. til København.
- m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Hongkong 3.8. til Singapore.
- m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Panama Canal 4.8. p. R. I. Rotterdam.
- s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk V. 6.8.
- s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.8. til Helsingør.
- s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 6.8. til Kbhvn.
- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 6.8. til Thorshavn.
- s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Elie*, Clausen, ank. Kbhvn. 5.8.
- m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- m.s. *Erria*, Topp, pass. Gibraltar 8.8. p. R. I. London.
- m.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Salonica 4.8. til Antwerpen.
- m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panama Canal 5.8. p. R. I. St. Thomas.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager-Fjord og Kbhvn.-Ny-købing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Rotterdam 7.8.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus.-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Rabat Red 7.8.  
 m.s. *Frederica*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 6.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Leningrad 31.7.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Kbhvn. 13.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, afg. Brunsbüttel 7.8.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Savona 8.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Montreal 5.8.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Baltimore 4.8.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aalborg 31.7.  
 s.s. *Hebe*, afg. Kbhvn. 18.8. til Newcastle.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Manchester 9.8. til Liverpool.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 10.8. til Manchester.  
 s.s. *Hrouar*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.8. til Hull.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Scilly Islands 31.7. p. R. t. Panama Canal.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Haugesund 5.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 8.8. til Kbhvn.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Brocks, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Shanghai, 7.8. til Yokohama.  
 s.s. *Jolantha*, Gyhrs, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, pass. Panama Canal 28.7. p. R. t. Los Angeles Harbour.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Warrington 9.8. til Manchester.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Kbhvn. 4.8. til Leningrad.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Aarhus 8.8. til Odense.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, afg. Zeebrügge 4.8.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Gibraltar 6.8. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Godthaab 27.7.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllsted, ank. Villa Constitucion 7.8.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Genoa 6.8. til Port Said.  
 s.s. *Manø*, Langlykke, ank. Leningrad 8.8.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 12.8. til Danmark.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Liverpool 8.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Hull 6.8.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Immingham 3.8. til Piræus.  
 s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Buenos Aires 8.8. til Antwerpen.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Marseilles 5.8.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Jarltorp, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Rouen 6.8. til Nordenham.

- s.s. *Nevada*, Arel, afg. Holbæk 8.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Riga 13.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Nordborg*, Andresen, afg. Antwerpen 6.8.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Korsør 5.8. til Granton.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 9.8. til Aalborg.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, ank. Antwerpen 5.8.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Mo 5.8. til London.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 14.6.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, afg. Oslo 8.8.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Malmø 7.8.  
 s.s. *Pulaski*, Knøtgen, afg. Kbhvn. 8.8.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Jonson, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Odense 11.8. til Aarhus.

## S

- s.s. *Saga*, afg. Antwerpen 9.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Leningrad 7.8.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Balon Rouge 6.8.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 8.8.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 11.8. til Gdynia.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Grimsby 4.8.  
 m.s. *Stam*, Krarup, afg. Sydney 30.7. til Vladivostock.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 8.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 7.8. til Leith.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Grangemouth 28.7. til Halifax.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 28.7.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 6.8.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Halifax 4.8.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool 9.8. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aalborg 9.8. til Kolding.  
 s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

- s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 8.8. til La Pallice.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Grimsby 8.8. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Messina 5.8. til Palermo.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Hamborg 3.8.  
 s.s. *Tovell*, Vilsmark, afg. Hull 6.8. til Cardiff.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Bergen 8.8.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Casablanca 12.8. til Tanger.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig 6.8. til Preston.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 18.8. til Oslo.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. Køge 8.8.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 7.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Odense 6.8.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Tenerife 29.7.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 23.8. til Danzig.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 8.8. til Kbhvn.

## Y

- s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, afg. Kbhvn. 7.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 8. AUGUST 1932

3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Plymouth 6.8.  
 4/m Sk. *Helga*, Petersen, ank. Helsingfors 5.8.

3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Færingehavn 5.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

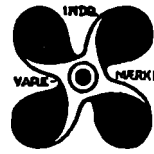
Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



**M·B·COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN K.  
TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
GRUNDLAØST 1848



BRUG  
**Holzapfel<sup>s</sup>**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN

Korresponderende Rader:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmelid"  
Amaliegade 36

Telefon  
Helrup 1619  
Værk.  
Dannise  
Øbro 4198  
Kirsteinsg. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og rener  
ufejlbarlig. Bøys vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 26  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL**  
**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 85, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House» 5/7, St.  
Mary Axe... London

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

**DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS-  
OG ISOLATIONSFORRETNING**

Nyhavn 67, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%,

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 10. August 1932.

Nr. 32.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre laas for 10 Øro paa Søkort-Arkivet, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staaar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

---

## I. Østersøen.

1507. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Lobet gennem Skällösund. Grund.  
(U. f. s. Nr. 31/2005. Stockholm 1932.)

En Grund med 2,0 m er fundet paa c. 56° 07',<sub>3</sub> N. 15° 43',<sub>8</sub> E., 1 à 2 m S. for Linien mellem Stagerne med Koste og c. 15 m SE. for den W.-lige Stage med Kost. Grunden, som synes at være dannet af en rund Sten, vil blive nærmere undersøgt og eventuelt bortsprængt.

1508. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Skellefteå. Gåsören Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2002. Stockholm 1932.)

Gåsören Fyr paa 64° 39' 50" N. 21° 19' 22" E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Morke 2<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Morke 7<sup>s</sup>. Synsvidde: 13 Sm. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 28/1322 1932.)

1509. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå. Hamnholmen. Baake opført. Fyr flyttet.

(U. f. s. Nr. 81/2001. Stockholm 1932.)

1. Paa *Hamnholmen* er paa 65° 32' 06" N. 22° 09' 53" E. opført en Baake bestaaende af en hvidmalet Jernkonstruktion med hvid Trekant med Spidsen opad og en sort, lodret Stribe. Baaken overet med *Hamnholmen* Fyr i Pejling 334° leder i Løbets Retning over *Germandöfjärden*.

2. *Hamnholmen* Fyr er flyttet til 65° 32' 08" N. 22° 09' 50" E. Flammens Højde: 9,5 m. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 28/1324 1932.)

1510. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Norrskär. Afmærkning forandret.

(U. f. S. Nr. 21/582. Helsingfors 1932.)

Spirtønden med Tværtræ og Ballon paa 63° 11' 55" N. 20° 55' 01" E. er ombyttet med en hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost.

1511. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Bergö. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 21/583. Helsingfors 1932.)

Spirtønden med Tværtræ paa 63° 01' 20" N. 21° 18' 08" E. er ombyttet med en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.

1512. Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Ljungö. Skarpskär. Fyrbaaker forandret.

(U. f. s. Nr. 20/558. Helsingfors 1932.)

De runde Fyrbaaker til *Fyrene Ljungö* paa 60° 05' 37" N. 20° 41' 48" E. og *Skarpskär* paa 60° 06' 28" N. 20° 27' 36" E. er forandret til ottekantede Fyrbaaker.

- 1513. Finland. Skärgårdshavet. Sorpo. Pargasport. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 20/559. Helsingfors 1932.)  
Sømærket paa  $60^{\circ} 08' 10''$  N.  $22^{\circ} 16' 46''$  E., paa E.-Siden af Holmen *Sorpo*, er permanent inddraget.
- 1514. Finland. Finske Bugt. Hangö. Mejerfelt Baake opført.**  
(N. f. S. Nr. 32/2594. Berlin 1932.)  
Paa  $59^{\circ} 48' 52''$  N.  $22^{\circ} 56' 49''$  E. er opført en 7,5 m høj, hvid, tresidet Pyramide med røde Kanter og med en hvid- og rødmalet Stang med rødt Tværtræ. Højde over Havfladen: 13 m.  
(Kort Nr. 276.)
- 1515. Finland. Finske Bugt. Kummelgrund. Baake nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 20/549. Helsingfors 1932.)  
*Kummelgrund* Baake paa  $59^{\circ} 53' 52''$  N.  $23^{\circ} 54' 43''$  E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 278.)
- 1516. Estland. Finske Bugt. Dagö N.-Kyst. Kertel Red. Spirtønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 8/32. Reval 1932.)  
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $59^{\circ} 01' 09''$  N.  $22^{\circ} 44' 51''$  E. er permanent inddraget.  
(Kort Nr. 268.)
- 1517. Estland. Moon Sund. Unterneman Grund W. Spirtønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 8/36. Reval 1932.)  
En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa  $58^{\circ} 44' 42''$  N.  $23^{\circ} 13' 48''$  E., W. for *Unterneman Grund*.  
(Kort Nr. 268.)
- 1518. Estland. Moon Sund. Paternoster Fyrtaarn ommalet.**  
(N. t. M. Nr. 8/33. Reval 1932.)  
*Paternoster Fyrtaarn* paa c.  $58^{\circ} 32',7$  N.  $23^{\circ} 26',6$  E. er malet gult og rødt, lodret stribet.
- 1519. Estland. Riga Bugt. Vaist Bugt. Spirtønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 8/35. Reval 1932.)  
Den hvid- og rødmalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste ved W.-Siden af Indløbet til *Vaist Bugt* er flyttet til  $59^{\circ} 18' 30''$  N.  $23^{\circ} 51' 48''$  E.  
(Kort Nr. 268.)
- 1520. Estland. Ösel. Riga Bugt. Zerel N. Mõntu Havn. Spirtønder udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 8/34. Reval 1932.)  
Anduvningen til *Mõntu Havn* er afmærket, som følger:  
1. En rød Spirtønde med 1 rød Ballon paa  $57^{\circ} 56' 42''$  N.  $22^{\circ} 08' 12''$  E.  
2. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $57^{\circ} 56' 48''$  N.  $22^{\circ} 07' 48''$  E.  
(Kort Nr. 268.)
- 1521. Polen. Hela N. Lys- og Fløjtønde midlertidigt udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 32/2585. Berlin 1932.)  
En rød Lys- og Fløjtønde med N.-Topbetegnelse og en sort Plade mærket *H. N.*, og som viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, er udlagt paa  $54^{\circ} 37' 48''$  N.  $18^{\circ} 50' 12''$  E., paa Pladsen for den inddragne hvide Fløjtønde.  
Hvis det bliver nødvendigt at inddrage Lys- og Fløjtønden, erstattes den med en lignende Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.  
(Kort Nr. 269.)
- 1522. Tyskland. Adlergrund Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(N. f. S. Nr. 32/2659. Berlin 1932.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/1504 1932 meddeles, at Fyrskibet *Adlergrund* paa c.  $54^{\circ} 50'$  N.  $14^{\circ} 23'$  E. midlertidigt er ombyttet med Fyrskibet *Reserve Holtenuau*. Reservefyrskibet afgiver ikke Radiopejlsignaler.  
(E. f. S. Nr. 31/1504 1932.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1523. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Lindholm Grund W. Lystonde atter udlagt.  
Lystønden *Lindholm Grund W.* paa  $55^{\circ} 17' (27'')$  N.  $10^{\circ} 48' (46'')$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 24/1134 1932.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1524. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.  
I *Thyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $5,2$  m, i *Sølhundeholm Lob*:  $4,2$  m, i *Gaasholm Lob*:  $2,2$  m, i *Scaneholm Lob*:  $2,0$  m og i *Kobbero Lob*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden  $5,2$  m Dybde ind til *Thyborøn* Havn og  $4,2$  m i der W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
(E. f. S. Nr. 13/591 og 27/1290 1932.)

1525. Norge. Oslofjord. Langåren—Lågøy. Båe.  
(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1932.)  
En Båe med  $6,5$  m Vand er fundet paa  $59^{\circ} 44' 27''$  N.  $10^{\circ} 34' 28''$  E.,  $350$  m  $10^{\circ}$  fra *Lågøy* N.-ligste Pynt.  
(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordseen.

1526. Rusland. Hvide Hav. Kandalakski Bugt. Vorobeva Rock. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1242. London 1932.)  
Spirtønden med nedadvendt Kost paa c.  $66^{\circ} 46'$  N.  $33^{\circ} 04'$  E., tæt N. for *Vorobeva Rock*, er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7,5^s$ .

1527. Norge. Andøy W.-Side. Øvre Børvågen Fyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1932.)  
*Øvre Børvågen* Fyr paa c.  $69^{\circ} 06',2$  N.  $15^{\circ} 35',4$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ . Synsvidde:  $17,3$  Sm for hvidt,  $13,2$  Sm for rødt og  $11,2$  Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra $69^{\circ}$ til $79^{\circ}$ . | 5. Grønt i Pejl. fra $165^{\circ}$ til $190^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $79^{\circ}$ - $83^{\circ}$ .         | 6. Rødt i — - $190^{\circ}$ - $197^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - $83^{\circ}$ - $95^{\circ}$ .          | 7. Hvidt i — - $197^{\circ}$ - $203^{\circ}$ .         |
| 4. Hvidt i — - $95^{\circ}$ - $165^{\circ}$ .        | 8. Grønt i — - $203^{\circ}$ - $210^{\circ}$ .         |

1528. Norge. Andøy W.-Side. Nedre Børvågen Fyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1932.)  
*Nedre Børvågen* Fyr paa c.  $69^{\circ} 06',3$  N.  $15^{\circ} 34',7$  E. er forstærket, saaledes at Synsviddien nu er  $7,2$  Sm for hvidt og  $4,5$  Sm for rødt Lys.

1529. Norge. Risøyrennen S.-Side. Sandøyra Fyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1932.)  
*Sandøyra* Fyr paa  $68^{\circ} 58' 41''$  N.  $15^{\circ} 43' 24''$  E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver  $2^s$  til at vise grønt, fast Lys.

1530. Norge. Sør-Trondelag. Hitra. Helgebostadøy W. Båe.  
(E. f. S. Nr. 7/277. Oslo 1932.)  
En Båe med  $2$  m Vand er fundet paa  $63^{\circ} 33' 59''$  N.  $8^{\circ} 28' 15''$  E.,  $480$  m  $24^{\circ}$  fra Jernstangen paa *Svaflu*.  
(E. f. S. Nr. 19/867 1932.)

- 1531. Norge. Møre. Trondheimsleden. Magerøssund. Båe.**  
(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1932.)  
En Båe med 2,8 m Vand er fundet paa 63° 27' 26" N. 8° 59' 28" E., 100 m 270° fra 3,1 m Båen. Båen ligger i *Magero Fyr* hvide Lysvinkel.
- 1532. Norge. Møre. Kirklandet. Kristiansund. Kjønviken. Båe.**  
(E. f. S. Nr. 7/275. Oslo 1932.)  
En Båe med 3,7 m Vand er fundet paa 63° 07' 03" N. 7° 41' 50" E., 1375 m 74° fra *Stavenes Fyr*.
- 1533. Norge. Møre. Hustadviken. Kvitholmen Fyr SW. Båer.**  
(B. f. F. Nr. 7/274. Oslo 1932.)  
1. En Båe med 5 m Vand er fundet paa 63° 00' 49" N. 7° 10' 36" E., 425 m 280° fra *Leiskjær 2 Varder*.  
2. En Båe med 6 m Vand er fundet paa 63° 00' 48" N. 7° 10' 50" E., 260 m 280° fra *Leiskjær 2 Varder*.
- 1534. Norge. Hustadviken. Kusundet. Fyr tændt. Advarsel.**  
(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1932.)  
Paa den tidligere *Jernstangs Plads E. for St. Moldvarden*, er paa 63° 00' 09" N. 7° 12' 30" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra 117° til 130°. 3. Hvidt i Pejl. fra 279° til 297°.  
2. Rødt i — - 130° - 279°.  
Farvandet mellem *Leiskjær* og *Svartoksskjærene* er urent, og mellem Jernstængerne i Indløbet af *Kusundet* er det snævert og vanskeligt i Mørke. Fyret bør derfor kun benyttes af lokalkendte. Brændetid: 27. Juli—10. Maj.
- 1535. Norge. Hustadviken. Smørholmen Fyr nedlagt. Kråka Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1932.)  
1. *Smørholmen Fyr* paa c. 63° 00',9 N. 7° 17',9 E. er nedlagt.  
2. Paa *Kråka* er paa 63° 00' 51" N. 7° 18' 22" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 6 s. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 7,5 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra 114° til 124°. 7. Grønt i Pejl. fra 188° til 251°.  
2. Hvidt i — - 124° - 141°. 8. Hvidt i — - 251° - 253°.  
3. Rødt i — - 141° - 167°. 9. Rødt i — - 253° - 331°.  
4. Grønt i — - 167° - 180°,5. 10. Grønt i — - 331° - 28°.  
5. Rødt i — - 180°,5 - 185°,5. 11. Rødt i — - 28° - 51°.  
6. Hvidt i — - 185°,5 - 188°.
- 1536. Norge. Hustadviken. Smørholmen Havn. Nyt Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1932.)  
I *Smørholmen Havn* er paa Baaken i Havnen paa 63° 00' 32" N. 7° 17' 33" E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 1 s., Blink 0,2 s., Mørke 0,8 s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 27. Juli—10. Maj.
- 1537. Norge. Hustadviken. Vevangundet W.-Side. Strømskjæret Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1932.)  
Paa *Jernstangen* paa *Strømskjæret* paa 63° 00' 30" N. 7° 18' 51" E. er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1 s., Blink 0,2 s., Mørke 0,8 s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 27. Juli—10. Maj.
- 1538. Norge. Nordmørefjordene. Freifjorden. Freines. Fyr tændt.**  
(E. f. S. Nr. 16. Oslo 1932.)  
Paa *Freines* er paa 63° 01' 20" N. 7° 49' 12" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,3 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 207° til 227°. | 6. Grønt i Pej. fra 280° til 318°. |
| 2. Hvidt i — - 227° - 239°.       | 7. Hvidt i — - 318° - 321°.        |
| 3. Grønt i — - 239° - 248°.       | 8. Rødt i — - 321° - 37°.          |
| 4. Rødt i — - 248° - 272°.        | 9. Hvidt i — - 37° - 51°.          |
| 5. Hvidt i — - 272° - 280°.       | 10. Grønt i — - 51° - 66°.         |
- Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**1539. Norge. Nordmørefjordene. Freifjorden. Årsundø SW.-Pynt. Skarvbergnes. Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1932.)

Paa *Skarvbergnes* er paa 63° 05' 17" N. 7° 57' 40" E. tændt et Fyr, der viser hvidt; rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 293° til 325°. | 6. Grønt i Pej. fra 26° til 30°. |
| 2. Rødt i — - 325° - 348°.         | 7. Hvidt i — - 30° - 43°.        |
| 3. Hvidt i — - 348° - 3°.          | 8. Rødt i — - 43° - 121°.        |
| 4. Grønt i — - 3° - 14°.           | 9. Hvidt i — - 121° - 170°.      |
| 5. Rødt i — - 14° - 26°.           | 10. Rødt i — - 170° - 183°.      |

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**1540. Norge. Møre. Harøvfjorden. Harø E. Grund.**

(B. f. F. Nr. 7/273. Oslo 1932.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/240 1932 meddeles, at Farvandet NE. for den røde Stage i E.-Kanten af *Malefluene* er undersøgt, uden at nogen Grund, hvor en Motor-kutter kan have stødt, har kunnet findes. Derimod er fundet en Grund med 7,5 m Vand paa 62° 44' 21" N. 6° 30' 38" E., 1200 m 152° fra Jernstangen paa *Maleflu.*

(E. f. S. Nr. 6/240 1932.)

**1541. Norge. Møre. Åsefjorden. N. Humblen. Båer.**

(B. f. F. Nr. 7/271. Oslo 1932.)

1. En Båe med 4,7 m Vand ligger paa 62° 27' 01" N. 6° 19' 00" E., 130 m 326° fra *Bjørnehl.* N.-Pynt.

2. En Båe med 2,5 m Vand ligger paa 62° 26' 54" N. 6° 18' 32" E., 450 m 79° fra *Bjørnehl.* N.-Pynt.

(E. f. S. Nr. 43/2334 1931.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**

**1542. Frankrig. Cherbourg. Taagesignal i Uorden.**

(A. a. N. Nr. 31/1635. Paris 1932.)

Taageklokken paa den E.-lige Ende af *Homet Molen* paa c. 49° 39' N. 1° 37' W. er for Tiden ude af Virksomhed.

**1543. Skotland W.-Kyst. West Loch Tarbert og Anduvning. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1253. London 1932.)

1. En Grund med 9,1 m Vand ligger paa c. 55° 47' N. 5° 41' W., 1,62 Sm 208° fra S.-Spidsen af *Kilberry Point.*

2. En Grund med 4,6 m Vand ligger 0,53 Sm 210° fra *South Islet, Eilean Druigh.*

3. En Grund med 5,0 m Vand ligger 0,14 Sm 194° fra *South Islet, Eilean Druigh* c. 55° 48' N. 5° 30' W.

**1544. Skotland W.-Kyst. Eddrachilles Bugt. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1278. London 1932.)

Følgende nye Grunde er fundet:

1. En Grund med 9,6 m Vand 0,01 Sm 248° fra NW.-Toppen af *Calva Beg.*

2. En Grund med 9,6 m Vand 0,368 Sm 182° fra NW.-Toppen af *Calva Beg.* NW.-Toppen af *Calva Beg.* c. 58° 17' N. 5° 09' W.

**1545. Irland S.-Kyst. Suir Floden. Little Island. Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1252. London 1932.)

Det forreste Ledefyr paa NE.-Pynten af *Little Island* paa c.  $52^{\circ} 15' N.$   $7^{\circ} 02' W.$  er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $0,9^s$ .

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1546. Island E.-Kyst. Fåskrudsfjördr. Hafnarnes Fyr lyser atter normalt.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

*Hafnarnes Fyr* paa c.  $64^{\circ} 52' N.$   $13^{\circ} 46' W.$  lyser atter med normal Fyrkarakter, grønt, hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser.

(E. f. S. Nr. 42/2301 1931.)

**1547. Biscayiske Bugt. Grund forgæves eftersøgt.**

(N. t. M. Nr. 1266. London 1932.)

119 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c.  $46^{\circ} 53' N.$   $7^{\circ} 35' W.$ , er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 30/1541 1930.)

**1548. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 30/2023. Washington 1932.)

Frekvensen for Radiofyret om Bord i *Winter Quarter Shoal Fyrskib* paa c.  $37^{\circ} 55' N.$   $74^{\circ} 56' W.$  er nu 292 kp.

I klart Vejr udsender Radiofyret i det tredie Kvarter af hver Time.

(E. f. S. Nr. 25/1272 1930.)

**1549. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chesapeake Fyrskib. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 30/2025. Washington 1932.)

Frekvensen for Radiofyret om Bord i *Chesapeake Fyrskib* paa c.  $36^{\circ} 59' N.$   $75^{\circ} 42' W.$  er nu 284 kp.

**1550. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Kap Henry Fyr. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 30/2025. Washington 1932.)

Frekvensen for Radiofyret ved Kap *Henry Fyr* paa c.  $36^{\circ} 56' N.$   $76^{\circ} 00' W.$  er nu 312 kp.

**1551. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Diamond Shoals Fyrskib. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 30/2025. Washington 1932.)

Frekvensen for Radiofyret om Bord i *Diamond Shoals Fyrskib* paa c.  $35^{\circ} 05' N.$   $75^{\circ} 20' W.$  er nu 284 kp.

**1552. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Kap Lookout Shoals Fyrskib. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 30/2025. Washington 1932.)

Frekvensen for Radiofyret om Bord i Kap *Lookout Shoals Fyrskib* paa c.  $34^{\circ} 18' N.$   $76^{\circ} 24' W.$  er nu 284 kp.

**1553. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Fyrskib forandret.**

(N. t. M. Nr. 20/1953. Washington 1932.)

*Charleston Fyrskib* paa c.  $32^{\circ} 41' N.$   $79^{\circ} 43' W.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $6^s$ .

(E. f. S. Nr. 20/927 1932.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 1554. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 30/2031. Washington 1932.)  
Ved den sidst foretagne Opmaaling den 11. Juli d. A. fandtes følgende Dybder:  
I *South Pass* 9,75 m (32 ft.).  
I *Southwest Pass* 10,97 m (36 ft.).  
c. 28° 59' N. 89° 07' W.  
(E. f. S. Nr. 22/1059 1932.)
- 1555. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Jetty Fyr. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 30/2032. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyret ved *Galveston Jetty* Fyr paa c. 29° 20' N. 94° 42' W. er nu 312 kp.
- 1556. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass Fyr. Radiofyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 30/2033. Washington 1932.)  
Frekvensen for Radiofyret ved *Aransas Pass* Fyr paa c. 27° 52' N. 97° 03' W. er nu 312 kp.  
I klart Vejr udsender Radiofyret i det fjerde Kvarter af hver Time.  
(E. f. S. Nr. 11/485 1932.)
- 1557. Cuba S.-Kyst. Bajo Charcas. Taarn og Baake ødelagt. Oplysning om Afmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 1275. London 1932.)  
1. Taarnet og Baaken paa *Bajo Charcas* paa c. 21° 28' N. 79° 04' W. er ødelagt.  
2. En sørt Stumptønde er udlagt 0,9 Sm 320° fra Taarnets Plads.
- 1558. Jamaica. Savanna la Mar. Boat Stag Reef. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1245. London 1932.)  
Paa N.-Spidsen af *Boat Stag Reef* er paa 18° 11' 33" N. 78° 08' 39" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,2 m. Synsvide: 9 Sm. Jernstøtte paa hvidt Betonfundament.
- 1559. Martinique. Fort de France. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1212. London 1932.)  
1. Den røde Spidstønde paa c. 14° 36' N. 61° 04' W., c. 0,16 Sm 139° fra *Fort St. Louis* Fyr, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1,5<sup>s</sup>, Mørke 0,5<sup>s</sup>.  
2. Lystønden c. 0,38 Sm 158° fra *Fort St. Louis* Fyr er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1,5<sup>s</sup>, Mørke 0,5<sup>s</sup>.  
3. Lystønden c. 0,17 Sm 228° fra *Fort St. Louis* Fyr er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.
- 1560. Brasilien. Paz Island. Fyr midlertidig slukket.**  
(N. t. M. Nr. 1268. London 1932.)  
*Paz Island* hvide Blinkfyr paa c. 26° 11' S. 48° 29' W. er for Tiden slukket.
- 1561. Panama. Panama Bugt. Perlas Islands. Isla Pedro Gonzales SE. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 28/1905. Washington 1932.)  
En Grund med 11,8 m er fundet paa 8° 22' 28" N. 79° 03' 30" W.
- 1562. Costa Rica. Nicoya Bugt. Cano Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1215. London 1932.)  
Paa c. 9° 37' N. 84° 40' W., 0,18 Sm 94° fra Toppen af *Cano Pinnacle*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>.

**1563. Costa Rica. Nicoya Bugt. Negritas Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1215. London 1932.)

Paa c.  $9^{\circ} 49' N.$   $84^{\circ} 50' W.$ , 0,05 Sm  $281^{\circ}$  fra Midten af *Sail Rock*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 7<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>.**1564. Costa Rica. Nicoya Bugt. Blanco Island Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1215. London 1932.)

*Blanco Island*; Fyr paa c.  $9^{\circ} 32' N.$   $85^{\circ} 07' W.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Synsvide: 20 Sm.  
(E. f. S. Nr. 27/1304 1932.)**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1565. Frankrig. Le Planier. Taagesignal forandret.**

(A. a. N. Nr. 31/1642. Paris 1932.)

*Le Planier* Taagesignal paa c.  $43^{\circ} 12' N.$   $5^{\circ} 14' E.$  er forandret til Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 27<sup>s</sup>.**1566. Frankrig. Hyères Red. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1235. London 1932.)

Det hvide, faste Fyr paa c.  $43^{\circ} 06' N.$   $6^{\circ} 17' E.$ , paa *Batterie des Maures*, er forandret til at vise grønt, fast Lys. Flammens Højde: 12,5 m. Synsvide: 9 Sm. Et firkantet Taarn.**1567. Tunis. Kerkennah Banks. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 1243. London 1932.)

Lystønde Nr. 1 paa c.  $35^{\circ} 07' N.$   $11^{\circ} 32' E.$  er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink.**IX. Røde Hav og den N,-lige Del af det Indiske Ocean.****1568. Ceylon E.-Kyst. Vendelus Point. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1258. London 1932.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $7^{\circ} 57' 55'' N.$   $81^{\circ} 36' 00'' E.$ **1569. Malacca Stræde. Penang Havn. Fyrbelysning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1213. London 1932.)

1. Paa Enden af en Dæmning, 376 m  $298^{\circ}$  fra det hvide, faste Fyr paa NW.-Hjørnet af *Prai* Jernbanemole, er paa c.  $5^{\circ} 23' N.$   $100^{\circ} 22' E.$  tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 3,7 m. Synsvide: 6 Sm. Fyret er ubevogtet.2. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 9,5<sup>s</sup>, er udlagt 253 m  $281^{\circ}$  fra det hvide, faste Fyr paa NW.-Hjørnet af *Prai* Jernbanemole.

3. Lystønden tæt NE. for (2) er inddraget.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****1570. Rhio Stræde. Little Karas Island. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1259. London 1932.)

En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>, er udlagt paa c.  $0^{\circ} 42' N.$   $104^{\circ} 25' E.$ , 3,75 Sm  $132^{\circ}$  fra *Little Karas Island* Fyr.



- 1571. Siam Bugt. Siam. Chumpon (Chumpawn) Bugt. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1225. London 1932.)  
*Chumpon Bugt Fyr* paa c. 10° 27' N. 99° 14' E. er forandret, saaledes at det lyser, som følger:  
1. Rødt i Pejl. fra 268° til 298°.      3. Rødt i Pejl. fra 309° til 339°.  
2. Hvidt i — - 298° - 309°.      4. Iøvrigt hvidt.  
Flammens Højde: 47 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys.
- 1572. Kina. Hainan Island. Hainan Stræde. Hoi-how Port Anduvning. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 70. Shanghai 1932.)  
Vraget af Dampskibet *Fey-ying*, hvorfra Fokkemasten rager over Vandet, ligger sunket paa 20° 06' 54" N. 110° 19' 09" E., NW. for *Baksha Point*.
- 1573. Kina. Yangtze Floden Indløb. Shanghai. Whang-poo forreste Ledefyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 67. Shanghai 1932.)  
*Whang-poo* forreste Ledefyr paa 31° 23' 23" N. 121° 30' 07" E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 1,2<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyret er synligt mellem Pejlingerne 240° og 260°.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1574. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.**  
Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:  
a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstor* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstor Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.  
b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taasinge Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dødmanden* forandres til Risprikker.  
*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal Havn* flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorefter Skibe, kommende fra *Klørby*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.  
De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.  
(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)
- 1575. Finland. Finske Bugt. Björkö. Redningsstation nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 21/581. Helsingfors 1932.)  
Redningsstationen paa S.-Spidsen af *Björkö* er nedlagt. c. 60° 16' N. 28° 41' E.  
(Kort Nr. 277.)
- 1576. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten ophørt.**  
(N. t. M. Nr. 1248. London 1932.)  
Isobservations- og Ispatrouilletjenesten ved *Newfoundland Great Bank* er indtil videre indstillet.  
(E. f. S. Nr. 12/544 1932.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korta eller  
 Bogs Nr.
- England:*
- R 2041 England. South Coast. — Port of Southampton.  
 R 3509 North Sea, Germany. — River Ems.  
 R 3744 New Guinea. — Tanjong Suabor to Kabu islands.  
 R 1461 Italy. — Genoa and approaches.  
 R New edition of Red Sea and Gulf of Aden Pilot.  
 T Supplement No. 2 to Mediterranean Pilot, Vol. III.  
 T Supplement No. 3 to Channel Pilot, Part III.  
 R 151 France, South Coast. — Toulon.  
 R 8 D Red Sea. — Sheet 4.  
 R 356 Japan. — Harbours on south coast of Honshu.  
 R 803 New Zealand. — Lambton harbour and Evans bay.  
 R 3414 France, South Coast. — Approaches to Marseille.
- Tyskland:*
- R S 174 Finnische Küste, Botten-See von den Süd-Kvarken bis Björneborg.

**Tillæg.****I. Østersøen.**

- 1577. Østersøen. Falsterbørev Fyrskib E. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. Drivende Sømærke.**  
 (Meddelelse fra Føreren af Dampskibet »Nidarose».)  
 Den 10. August 1932. Et Sømærke med 1 opadvendt Kost er observeret drivende c. 5 Sm E. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. fra Falsterbørev Fyrskib.  
 Falsterbørev Fyrskib: c.  $55^{\circ} 18' N.$   $12^{\circ} 47' E.$

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

- 1578. Danmark. Store-Bælt. Smørstakken Lystønde midlertidig slukket.**  
 Lystønden Smørstakken paa c.  $55^{\circ} 08' N.$   $10^{\circ} 54' E.$  er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.
- 1579. Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr NE. Vrag fjernet.**  
 Kragejollen, der laa sunket paa c.  $55^{\circ} 34',7 N.$   $9^{\circ} 49',2 E.$ , c. 3 Sm NE. for Strib Fyr i c. 10 m Vand, er fjernet.  
 (E. f. S. Nr. 31/1478 1932.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

- 1580. Danmark. Kattegat. Skagens Rev SE. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**  
 Lys- og Fløjtetønden Skagens Rev SE. paa c.  $57^{\circ} 44' N.$   $10^{\circ} 41' E.$  er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## FRIED. KRUPP GERMANIAWERFT AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

**SKIBSBYGNING**  
FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

**MASKINBYGNING**  
DIESELMOTORER · DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER · TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON\*  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} Lamberte
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Lambrose

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

FOR INTERNATIONAL  
SHIPPING NEWS  
READ

**THE SCANDINAVIAN  
SHIPPING GAZETTE**

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.

PHONE  
2070 - 12610

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**  
BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.  
fra Th. Höeg

HAMBURG

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**JENS WITH**

Skibsproviantering

Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49

Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

**'FREDERIK VIII'**

— korrekt smurt

... "S/S "Frederik VIII" passeret Skotland paa Rejse til New York. Alt vel." . . . .  
Dette "Alt vel" indfrier Forhaabninger —  
et vigtigt Budskab til alle derhjemme.

I "Frederik VIII"s store Dampmaskiner er Gargoyle Marineolierne en vigtig Faktor, thi disse Specialolier yder højeste Smørebekyttelse og sikrer Maskineriet en støt og sikker Gang. Vor store Amerika-baad er forøvrigt blot et enkelt af de Tusinder af Skibe, der anvender de verdenskendte Gargoyle Marineolier, der kan købes i over 300 betydende Havne i hele Verden.



**GARGOYLE MARINE OLIER**  
VACUUM OIL COMPANY A/s

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 34

FREDAG 19. AUGUST 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phonix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

OM Det hedder sig, at mellem de  
INTERNATIONAL Delegerede paa International  
OPLÆGNING Shipping Conference Mødet i  
London den ottende Juli var der større Stemning for  
en international Oplægningsplan end for den Tvangs-  
ophugning, som Baltic and International Maritime  
Conference har gjort sig til Talsmand for, og som  
den forrige tyske Regering erklærede sig villig til at  
støtte med mange Millioner. Naar Stemningen ikke var  
saa stærk i Favør af Ophugningsplanen, skyldes det  
vel ogsaa den Omstændighed, at flere af de Delegerede  
repræsenterede Lande, hvor Subsidiepolitikken sidder til  
Højbords — Subsidier til Skibsbygning og Subsidier til  
Skibsdrift. Det vilde unægtelig være svært for disse De-  
legerede at komme hjem til deres Regeringer og fore-  
slaa Statsstøtte, eller i alt Fald Statens Velvilje til at  
ophugge de Skibe, hvis Bygning og Drift Staten har  
subsidiert.

Den faglige Presse beskæftiger sig som Følge heraf  
meget med Spørgsmaalet om tvungne Oplægninger.  
Under »Hvad andre tænker og skriver« findes saaledes  
et interessant Indlæg fra *The Shipping World*. Naar  
dette Blad skriver, at Oplægningsplan før eller senere  
vil bryde sammen, da Fristelsen til at sætte de  
oplagte Skibe i Drift, naar Fragtmarkedet viser Tegn  
paa Bedring, vil være for stor for nogle, er dette gan-  
ske rigtig. Men en Oplægningsplan, vilde være en daar-  
lig Oplægningsplan, hvis man ikke paa Forhaand havde  
regnet med en saadan Mulighed og gjort Udvej for den.  
Naar et Skib er oplagt under en saadan Plan, og dets  
Papirer deponeret hos den nationale Skibsorganisa-  
tion, som vedkommende Reder er Medlem af, kan disse  
Papirer selvfølgelig kun udleveres imod Betaling af en  
i Forvejen stipuleret Konventionalbøde, eller hvad man  
nu vil kalde en saadan Afgift. Saa vil Skibet ikke  
blive sendt ud, med mindre Tilbudet var saa straa-  
lende, at det kunde bære en daglig Ekstraudgift paa ½  
Penny pr. ton til de oplagte Skibes Fond. Hvis en saa-  
dan Bod ikke blev indflettet i Oplægningskontrakterne,  
vilde disse jo blive ganske illusoriske. Paa den anden  
Side bør Rederne ikke være afskaaret fra at faa deres  
Skibe i Fart igen; *but they must play the game* — de  
maa ikke ødelægge Virkningerne af en forstandig Op-  
lægningspolitik ved straks ved den mindste Bedring af  
Fragtmarkedet at hjælpe til at overfylde Markedet igen.  
Saa virker Oplægnings-Politikken i alt Fald ikke.

ET ALTERA PARS Dansk Søfarts Tidende har ved  
AUDIATUR saa mange Lejligheder paatalt  
den daarlige Forretning, som de

russiske Kontrakter frembyder for Skibsfarten. Den  
russiske Opfattelse af dette Forhold er ikke uden In-  
teresse. I det sidste Nummer af *Scandinavian Shipping  
Gazette* gives efter et russisk Fagskrift nogle Be-  
tragninger over Timecharter-Problemet. Heri hedder  
det, at Sovjetflaadens Andel i Trafiken paa fremmede  
Have er umaadelig ringe og Sovjet er derfor tvunget  
til at chartre en uhyre Mængde fremmed Tonnage:

I 1930 14.5 Millioner Tons og i 1931 14.7 Millioner Tons.

De paagældende udenlandske Skibe er blevet charret paa forskellige Vilkaar: til en enkelt Rejse (trip-chartret); paa Betingelse af flere »paahinandenfølgende Rejser« (2—3 Rejser), paa »general conditions (d. v. s. Transport af en bestemt Ladning indenfor et givet Tidsrum. De øvrige Chartringsformer er af relativt ringe Betydning.

Af Godslet transporteret paa udenlandske Skibe er Bulkkladninger de dominerende, idet Tømmer og Korn tilsammen omfatter to Tredjedele af den samlede Tonnage. I 1930 udgjorde Tømmer 39 pCt. og Korn 37 pCt. af al Transporten. I 1931 var de tilsvarende Procenter 31 og 37. Disse to Artikler er saaledes førende og bliver derfor bestemmende for Chartringspolitikken. Medens Kornskibene sædvanligvis chartres paa *trip-charter* Betingelser, anvendes der ogsaa andre Chartringsformer for Tømmereksperten, idet her baade chartres paa Basis af »general conditions og paa »time-charter-Basis«, hvilket lader sig forklare ved Handelsvilkaarene for denne Artikel paa de fremmede Markeder. Paa de to vigtigste Tømmerekspert *Ranges* — »Northern« og »Baltic« — har Tømmertonnagen haft følgende procentvise Sæmmensætning:

	NORTHERN		BALTIC	
	1930	1931	1930	1931
Trip-charter .....	—	47.88	19.1	55.4
General conditions....	—	27.94	60.6	21.7
Time-charter .....	—	14.95	11.1	9.7
F.o.b. ....	—	8.40	7.5	8.5
Sovjet tonnage .....	—	0.83	1.7	4.7
	—	100	100	100

Idet vi ser bort fra alle andre Former for Chartring, vil vi foretage en Analyse af de Problemer, der er forbundet med Timechartring.

Som det fremgaar af ovenstaaende Tal, er de timechartrede Skibes Andel i den samlede Tømmerekspert ikke stor. Hvorledes skal vi nu forklare Nødvendigheden af Timechartring og Timechartringens Fordele og Ulemper?

Paa alle ranges undtagen »Far East« var der i 1930 228 timechartrede Skibe. Af disse chartredes 9 til Koralekspeditionen, 26 til Korneksport, medens de resterende 193 chartredes til Tømmerekspert. I 1931 var der 78 timechartrede Skibe i Virksomhed, af hvilke de 75 var chartrede til Træeksport.

Den Tømmerekspertorganisation, der i Udlandet giver sig af med Salget af Tømmer og opererer med hundred Tusindvis af Standards, har altid nogle Ladninger, der ikke egner sig til at blive fragtet paa almindelige Vilkaar, medens Sovjeteksportørerne er i Stand til at sikre sig mod for høje Fragtrater ved Timechartring. Egentlig talt synes den timechartrede Tonnage paa en vis Maade at supplere Sovjettonnage og bidrager derved til at søge Sovjets Indflydelse paa det almindelige Fragtmarked.

Af de Ulemper, der klæber ved Timechartring, maa nævnes de betydelig Tab, der i 1931 blev lidt af de Organisationer, der anvendte timechartret Tonnage. Grunden til disse Tab ligger i den chartrede Tonnages utilfredsstillende Kvalitet saavel som i de Betingelser, paa hvilke den paagældende Tonnage blev charret. Kvaliteten af forrige Aars Tonnage kan forresten karakteriseres ved Anførsel af følgende Kendsgerninger:

I. s.s. »Atlantic«, 27 Aar gammel, Gennemsnitshastighed 7.1 Knob i Stedet for de 8.5, der var stipuleret i Certepartiet. Maa betragtes som utilfredsstillende.

II. s.s. »Majestic«, 27 Aar gammel, af gammel Konstruktion, opslidt og med knækket Formast; Gennemsnitshastighed 7.1 i Stedet for 8.5 Knob. Maa betragtes som værende utilfredsstillende.

III. s.s. »J. Faulbaums«, 30 Aar gammel, et opslidt og umaadelig forsømt Skib.

Af lignende Beskaffenhed var en Række andre Skibe. Men for at faa et bedre Indtryk af hele den i 1931 anvendte Flaade, vil vi dele denne i tre Grupper.

Den første Gruppe bestaar af de gode Tømmereksperte, der i enhver Henseende egner sig for Tømmerekspert, og hvor Spillene er blevet fjernet fra Hoveddækket. Disse Skibe har gode Luger, men Procenten af denne Kategori overstiger ikke 15.

Gruppe Nr. 2 omfatter Skibe, der er mere eller mindre velegnede til Transport af Tømmer. Disse Skibe har Spil anbragt paa Hoveddækket, og deres procentvise Andel udgør 50.

Gruppe Nr. 3 bestaar af alle de andre Skibe, der maa betegnes som værende ubrugbare, da de er opslidt og er blevet forsømt saa længe, at de ikke længere svarer til den moderne Tømmereksperts Behov. Det store Antal Støtter i Lastrummet, de smaa Luger og mange andre Mangler formindsker betydeligt denne Kategori Skibes Kapacitet i Sammenligning med de mere moderne Typers.

Som et fælles Karaktertræk for alle Skibene kan endelig nævnes deres Alder, idet 85 pCt. af dem var mellem 11 og 36 Aar gamle.

Til Trods for at Certepartiets Indhold i 1931 var betydelig mere gunstigt for Befragteren end i det foregaaende Aar, var ikke desto mindre nogle væsentlige Mangler, nemlig:

a) Posten Brændselsudgifter var blevet affattet paa en saadan Maade, at Rederen i Virkeligheden ikke har noget Ansvar for Ekstraforbrug af Brændsel.

b) Ankomsttiden var stipuleret i Certepartierne paa en saadan Maade, at der, saa snart det blev isfrit, de sidste Dage i Maj) kom saa mange Skibe til Arkangelsk, at det var Skibene umuligt at lægge til ved Kajen paa én Gang.

c) Sektionen vedrørende Redernes Skadesansvar hjemler Skibsførerne Lejlighed til at protestere i og underrette London om disse Skader, selvom de er ganske ubetydelige og ofte skyldes Skibsførernes egen Forsømmelighed, i Stedet for at protestere i Lastningshavnen, d. v. s. Leningrad eller Arkangelsk. Den Omstændighed, at Sagen ikke undersøges, hvor Skaden er lidt, betyder ogsaa, at det er vanskeligt at fastsætte Erstatningssummen.

Men det er i hvert Fald godt, slutter Artiklen, at denne Sag nu er blevet Genstand for en alvorlig Diskussion. Aar efter Aar har Sovjetorganisationerne anvendt Timechartersystemet og har hvert Aar lidt store Tab. I følge er det af stor Vigtighed for vort Land, at dette Problem nu gøres til Genstand for en detaljeret Undersøgelse.

Som man ser: den manglende Glæde over de til Sovjet chartrede Skibe er gensidig.

## RETSSAG OM HAVNEARBEJDE

Ved Retten i Nykøbing F. er inkammeret en Sag, som er affødt af det tyske Gravefirma »Hansa Tiefbau«s Krack. Ingeniørerne Svendsen & Kjær antog i sin Tid »Hansa Tiefbau« som Underentreprenør til at foretage Uddybning og Opfyldning paa den nye Havn. Som Kaulion for eventuelle Skader og Mangler ved Arbejdets Udførelse maatte Firmaet i Følge »Loll. Falst. Stiftstid.« deponere 28,000 Kr. hos Svendsen & Kjær, der igen deponerede Pengene hos Kommunen. Lütken Frigast & Co. leverede Varer til Hansa Tiefbaus Gravemaskiner, og da Firmaet brød sammen, havde Lütken Frigast et Tilgodehavende paa 15,000 Kr. Disse Penge har man siden forgæves søgt at faa inddrevet, og da »Hansa Tiefbau« intel kan yde, har man nu gjort Udlæg i de 28,000 Kr.

For Svendsen & Kjær mødte i Retten Sagfører Axel Kragh, der bestred Lütken Frigast's Ret til at gøre Udlæg i Depositumet, idet Ingeniørerne hævder, der er sket Skade og Mangel under Hansa Tiefbaus Arbejde, saaledes at de 28,000 tilfalder Ingeniørerne fuldt ud. Sagen blev udsat, for at man kan faa afhørt Ingeniør Bunke fra Firmaet Møller, Hamborg, som nu har fuldendt Gravearbejdet paa Havnen.

## DØDSFALD

## KONSUL L. JEPSEN, KORSØR

Søndag den 14. August afgik Konsul L. Jepsen, Korsør, ved Døden af en ondartet Galdestenslidelse, og Provinsmæglerforeningen har her mistet sin mangeaarige og afholdte Formand.

Konsul Jepsen har altid været en uegennyttig og utrættelig Forkæmper for Skibsmæglerstandens Interesser i Danmark, og hans Navn vil længe mindes for hans store Indsats.

For faa Dage siden fejrede Konsul Jepsen sit 50 Aars Jubilæum i det gamle Firma P. Jørgensen & Co., som han i de sidste 19 Aar har været Eneindehaver af, og han fik et tydeligt Bevis paa sin Popularitet ved at se den Mængde af Telegrammer og Blomsterdekorationer fra Ind- og Udland, der hobede sig op i Dagens Løb, og som naturligvis glædede ham overordentligt.

Konsul Jepsen var en anset og afholdt Mand indenfor sin Stand, og var i Besiddelse af store organisatoriske og administrative Evner, der medførte at utallige Institutioner og Foreninger i Aarenes Løb har lagt Beslag paa hans Initiativ og

Kræfter; her skal særlig fremhæves, at Konsul Jepsen i adskillige Aar sad som Formand for Korsør Elektricitetsværk, for Sparekassen for Korsør og Omegn, o. m. a., ligesom han i nogle Aar var Medlem

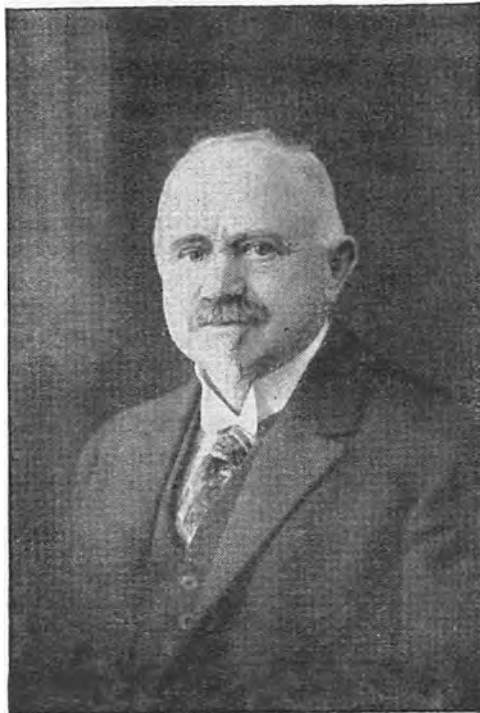
af Korsør Byraad. I Foraaret blev Konsul Jepsen af Handelsministeriet udnævnt til Medlem af den nedsatte Mæglerkommission.

Til Konsul Jepsens Navn knytter sig Garantforpligtelsen overfor Rederne, som var hans Værk, og som baade herhjemme og i Udlandet har høstet den største Anerkendelse, og utvivlsomt med Tiden vil danne Skole for andre Lande.

Blandt de mange Tillidshverv stod Provinsmæglerforeningen dog Konsul Jepsens Hjerter nærmest, og han sad inde med en kolossal Viden om alt vedrørende Mæglersagen. Hans sidste Ønske gjaldt da ogsaa Provinsmæglerforeningen, idet han har ønsket, at man i Stedet for

Kranse sendte et Bidrag til Provinsmæglerforeningens Understøttelsesfond; et Ønske som sikkert af alle vil blive respekteret.

Sv.—



SKIBSMÆGLER, KONSUL L. JEPSEN

*Næstformand i Provinsmæglerforeningen, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, samt Formand for Mæglerkorporationen i København, Skibsmægler Herman Hansen sender os nedenstaaende varmfølte Mindeord i Anledning af Konsul Jepsens Død:*

Det er med underlige vemodige Følelser, at man griber Pennen for at skrive nogle Mindeord om vor afdøde Formand og Kollega, Konsul Jepsen, ved hans Død; det er ligesom man ikke rigtig kan forlige sig med Tanken om ikke mere at skulle se ham ved vore Møder, som han omfattede med saa stor Interesse.

Naar man, som jeg, i Aarenes Løb fik Lejlighed til at komme Konsul Jepsen paa nærmere Hold, saa staar han for een som en nobel og rettænkende Personlighed, der aldrig gik paa Akkord med Uretten. Det er ikke faa Byrder, der var lagt paa hans Skuldre i Egenskab af Formand for vor Forening, men han varetog altid Standens Interesser med en utrættelig Energi, og havde en sjælden Evne til med overbevisende Kraft at tale Mæglernes Sag, som ikke var uden Virkning.

Ved de aarlige Generalforsamlinger optraadte Konsul Jepsen altid med en vis Myndighed, og man følte, at han under en Debat, hvor det gjaldt om at værne Mæglernes Interesser, ret var i sit Es.

Vi vil mindes Konsul Jepsen med Taknemmelighed for det store Arbejde, han i Aarenes Løb har udført for Provinsmæglerforeningen, og som vi vil vide at fortsætte i hans Aand.

P. A. Nielsen,  
Næstformand

i Provinsmæglerforeningen for Danmark.

Det er med dyb Sorg, jeg erfarer Skibsmægler, Konsul L. Jepsens altfor tidlige Død.

Igennem en lang Aarrække har jeg haft Anledning til gennem beh. Forretningsforbindelse at lære ham at kende som en dygtig Forretningsmand, og under de sidste Aars Forhandlinger om den nye Mæglerlov og sidst som Medlem af Mæglerkommissionen har jeg ved nærmere personligt Samvær forstaaet den dybe Interesse, han nærrede for sin Stand og det store Arbejde, han har udført for at hæve Provinsmæglerforeningen til det høje Niveau, som den nu indtager. Han vil indenfor Provinsmæglerstanden efterlade sig et dybt Savn.

Herman Hansen,  
p. 1. Formand for  
Mæglerkorporationen i København.

## VORT REDNINGSVÆSEN

69 Redningsstationer i Danmark

Marineministeriet har udsendt Beretningen om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1. April 1931 til 31. Marts 1932. Af disse fremgaar det, at der findes i alt 59 Redningsstationer og 10 Bistationer. Af Redningsstationerne er 36 Baad- og Raketstationer (34 i Jylland med tilh. Øer og 2 paa Bornholm), 9 Baadstationer (7 i Jylland m. Øer, 1 paa Møen og 1 paa Falster), samt 14 Raketstationer (7 i Jylland, 1 paa Sjælland, 1 paa Møen, 4 paa Bornholm og 1 paa Christiansø). En af Raketstationerne i Jylland (Thorsminde) er tillige forsynet med Baad. Af Bistationerne er 7 forsynede med Robaad, 2 med Motorbaad og 1 med Raketapparater. Ved Hundesled er desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af stedlige Fiskere.

Motorredningsbaadenes Antal er 18 — de største er stationerede ved Esbjerg, Hirtshals og Skagens Havn. Roredningsbaadenes Antal er 45, hvoraf 34 er stationeret paa Jyllands Kyster. Til Transport af Redningsbaaden findes en Motor-Traktor af Coterpillar-Typen.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret andraget 738,895 Kr.; deraf udgør Veder-

lag til Opsynsmand, Formænd og Mandskaber 285,285 Kr. Der er i Finansaarets Løb forefaldet 8 Redningsforetagender, hvorved intel Menneskeliv er reddet og »forgæves Møder«, har været ialt 58. Der har været afholdt 301 Øvelser, deraf 63 ved Raketstationer og 238 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

Af de i Aarsberetningen gengivne Uddrag af Indberetninger om Redningsforetagender fremgaar, at der stadig kan forekomme meget vanskelige og farlige Redningsforsøg, og at Betegnelsen »Vestkystens Helle« den Dag i Dag er ligesaa fuldt berettiget som i gamle Dage, da mange Sejlskibe maatte gøre Springet ind over Revlerne, og inden Motordriften var laget i Redningsvæsenets Tjeneste. Antallet af de ved de 8 forefaldne Redningsforetagender (7 med Redningsbaad og 1 med Raketapparater), har udgjort 62. Foruden de Tilfælde, i hvilke Menneskeliv er blevet frelst ved Redningsvæsenets Hjælp, har Redningsapparaterne i 58 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger eller for at hjælpe Fiskerbaade.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 16. August 1932.

Fragtmarkedet er stort set uforandret; den sidste Uge kunde rigtignok opvise en fyldigere Liste af afsluttede Forretninger, med mærkbar Fasthed i flere af de vigtigste Markeder, men de hidtil opnaaede Forbedringer betyder saa lidt, og der skal en meget mere udbredt alsidig Aktivitet til, før der kan tales om Fremgang, og før en eneste Baad af den 20 Millioner Tons store Oplæggersflaade bør gaa ud igen. Af de hjemlige Markeder ser det ud til, at Kulmarkedet fæstner sig, hvorimod alt som hedder Træ ligger hell nede og i Tilgift til daarlige Fragter høster mange Redere sørgelige Erfaringer, hvad Ekspedition i russiske Havne angaar. La Plata begynder saa smaat at faa mere Interesse, og selv Montreal ligger mere gunstigt an. Cuba og Donau faar stadig billige Baade, men ogsaa her tenderer Markedet opad. Det samme gælder i Markeder som Australien, Kina, Indien og Pacific.

## TRÆLASTMARKEDET

er desværre lige daarligt repræsenteret, og de noterede Rater ligger — om muligt — endnu noget lavere end i sidste Uge. 800 Std. Kotka/Sharpness blev sluttet til 32/6d. (noteret i 33/- try 34/-) og 1000 Std. Trångsund/Sharpness endog kun 30/-. For øvrigt rapporteres: 850 Fv. Uleaborg og 1 Mid.-Finland/Hull 28/6d.; 650 Std. Piteå & Sundsvall/Pasages 40/-; 300 Std. Hernösand/Manchester & Liverpool 45/-; 670 Std. Pitea/London 33/6d.; 600 Std. Sundsvall/London 32/-; 600 Trångsund/Grimsby 29/-; 650 Trångsund/Calais 145 Frcs.

Leningrad: 800 Fv. Boness 32/6d.; 300 Std. Groningen 46/6d.

Hvidehavet: Archangel: 630 Std. Cork 51/-; 760 Std. Dublin 46/6d.; 1500 Fv. Sunderland 40/9d.; Soroka: 950 Std. London 44/3d.

## KUL, KOKS etc.

Dette Marked er decideret fastere med adskillig mere "all round" Efterspørgsel. Af sidste Uges Befragtninger bemærkes: Forth/Odense 2200 t. 4/7½, Randers 1700 t. 4/9d. Haderslev 1700 t. 4/9d., Boness/Nyborg 2000 t. 4/4½d.; Tyne/Nakskov 1100 t. 5/3; Cardiff-København 2700 t. 4/3 800 Losning. Forventelig vil de næste Slutninger opvise Forbedringer. Danzig har sluttet mange Baade til Finland/Sverige/Norge og Frankrig til smaa Penge, medens der næsten ikke gøres noget til danske Havne.

## MIDDELHAVET etc.

Kulbefragtingen har været livligere, men Raterne følger ikke med. Wales/Genua ses sluttet til 5/6d. for 7/8000 Tonnere, 5/7½/6/- mindre Størrelser, Alexandria 6/- à 6/3d.; Barcelona 9/6d. 1600 t.; 7/6d. 4500 t.; Malta 7/9d. 2700 t.; Casablanca 6/- 4000 t.; Øerne 6/9d. 5100 t.; Tyne/Genua 6/- à 6/3; Civita Vecchia 6/6; Alexandria 7/-, Marseille 7/1½d.

Hjengaaende: Sfax/Nantes Frcs. 25.75 à Frcs. 26, Huelva/Garston 6/3, Ancona/Manchester & Runcorn 3400 t. 11/-, Ancona/Wiborg 3700 t. 7/11d.; Sortehavet krediteres for to Baade à 9/6 d.; Donau: 5800 t. og 7000 t. 14/- A/H, 15/9d. Danmark.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Korn fra Churchill, Hudson Bugten, sluttet til 3/1½d. U.K., 3/4½d. Middelhavet, og i Betragtning af Pladsens Beliggenhed, ekstra Assurance etc. er disse Rater uhyre rimelige. Montreal betaler 2/- til Bristol, 6c. Rotterdam; Cuba 13/- 6/7500 t.; 14/6d. 3400 t.; Hopewell-B-H \$1.70 6000 t. Salpeter. De øvrige Markeder er sparsomt repræsenteret p.t., men efter al Sandsynlighed kan der snart ventes et livligere Marked.

## SYDAMERIKA

De udgaaende Kulrater holdes paa samme lave Niveau. — Hjengaaende er noget bedre — baade for prompt og September; men foreløbig drejer det sig kun om 3d. à 6d. per ton. Middeltore Baade opnaar ca. 15/6; San Lorenzo/U.K.Kont., 7/8000 Tonnere 14/6d. 14/9d. og A/R henholdsvis 13/9d. og 13/13/3d.

## ØSTEN

Markederne tenderer bedre. Syd-Australien/Europa indikerer ca. 26/-; Shanghai 14/-; Saigon/Kontinentet 24/- fuld Ladning, 25/- parcels; Vladivostock/R-Hb. 26/6d; Mauritius/U.K. fik 9000 t. til 18/-; Beira/U.K. 7300 t. 15/-; senere indikeres 17/6d Beira/Glasgow direkte. Kul Durban/Perim eller Pr./Sudan gaar til 8/-.

## TIME-CHARTER

Vestindien: 45000 t. 3/6 Mdr. 80c.; 4620 t. m/v Rundrejse 95c.; 2800 t. m/v Rundrejse \$1.-; Trip: 3150 t. del. New York redel. U.K. Cont. \$1.25; 8000 t. del. New York redel. via Pacific 3/9d.



## FRAGTRATETALLET FOR JULI 1932

Jan.—Marts 1925 gsnll. ....	100,0		
Juli 1931.....	86,4	Februar 1932.....	91,4
August —.....	85,0	Marts —.....	90,8
September —.....	85,0	April —.....	87,8
Oktober —.....	88,4	Maj —.....	87,5
November —.....	92,7	Juni —.....	86,3
December —.....	93,9	Juli —.....	86,5
Januar 1932.....	92,4		

Fragtratetallet er for Juli beregnet til 86,5 mod 86,3 i Juni, jfr. foranstaaende Oversigt.

De foregaaende Maaneders Stigning i Sterling- og Dollarkursen er fortsat i Juli, og Bevægelsen har i denne Maaned været saa stærk, at Fragtratetallet til Trods for en betydelig Nedgang i Noteringerne viser en lille Stigning. Selve de noterede Rater vilde uden Omregning efter de ændrede Kursforhold være faldet ca. 1,2 pCt.

Det samlede Tal for Kulfragterne er omtrent uforandret,

idet en stærk Nedgang for Kul til Sydamerika og et mindre Fald for en Del af Raterne til danske Havne omtrent er ophævet af en Opgang for Farten til Middelhavet. Trælastfragterne er næsten overalt gaaet betydeligt ned. Dette gælder ligeledes Kornfragterne fra Kanada og Australien, medens Donau og La Plata viser Stigning, dog i mindre Grad. Blandt de øvrige Fragter er Raterne i Sojabønner, Fosfat- og Jordnødfarten alle gaaet ned. Endelig kan nævnes, at transatlantisk Timecharter viser Nedgang i Forhold til den foregaaende Maaned, medens de øvrige Timecharternoteringer er uforandret.

Af samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade var i Begyndelsen af Juli oplagt ca. 102 Skibe med ca. 274,000 Brutto Reg.-Tons og ca. 424,000 Tons Dødvægt og i Begyndelsen af Aug. ca. 114 Skibe med ca. 270,000 B. R. T. og 423,000 Tons Dødvægt. I Maanedens Løb er Antallet af de oplagte Skibe altsaa vokset, men Tonnagen er omtrent uforandret.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## SKIBSFARTENS UOPRETTELIGE TAB.

Det er den gængse Opfattelse, at Skibsfarten i Øjeblikket staar overfor den alvorligste Krise, der endnu er oplevet i Skibsfartens Historie. De enkelte Nationers Rederiforeninger har nok at gøre med at udpønske Forholdsregler til at bøde paa den prækære Situation, og paa en international Conference i London i Oktober Maaned vil Resultatet af deres Overvejelser blive Genstand for Diskussion, og man vil gøre Forsøg paa at blive enige om en Plan om at ophugge eller oplægge gamle Skibe. Hvilke Kendsgerninger staar man overfor? Medens Verdenshandelen stadig har taget af — saa at den nu kun beløber sig til ca. Halvdelen af, hvad den var for tre Aar siden, er den udenlandske Tonnage blevet stimuleret med Medicin af forskellig Art med det Resultat, at der i Dag er mindst 20,000,000 Tons overflødig Tonnage. I denne Forbindelse kan jeg opgive et Par Tal, der pudsigt nok falder sammen. Næsten 13,000,000 Tons af alle Skibe mellem 2000 og 10,000 Tons er over 20 Aar gamle. Paa den anden Side er Tallet for den Tonnage, der er lagt op paa Grund af Ledighed nøjagtig det samme. Vilde der ikke blive almindelig Jubel, hvis man vaagnede en Morgen og erfarede, at det altsammen var blevet sænket paa Havets Bund! Denne Plan er desværre ikke gennemførlig. Findes der overhovedet nogen Plan, der vil kunne accepteres af alle? Rederne baade her i England og i Udlandet nærer delte Opfattelser om, hvorvidt en Oplægnings- eller en Ophugningsplan vil være at foretrække. Gennemførelsen af enten den ene eller den anden af disse Planer paa international Basis, indrømmer man, er vanskelig. En Oplægningsplan vilde med Tiden bryde sammen, paastaar man, da Fristelsen til at sætte de oplagte Skibe i Drift, naar Fragtmarkedet viste Tegn paa Bedring, vilde være for stor for nogle Redere. Som Svar paa dette Argument foreslaar Lord Essendon en Kartelaftale. Paa den anden Side vilde en Ophugningsplan en Gang for alle skaffe Rederne af med de overflødig Skibe og derved give dem Haab om bedre Tider, naar Handelsdepressionen en Gang er overstaaet.

De engelske Redere har hidtil nøjedes med at følge en *laissez-faire Politik*. Prisen har været høj. Lad os en Gang se paa Resultaterne. Tonnagen har i de sidste 12 Aar været underkastet en stadig sligende Overproduktion, og i hele den forløbne Periode, synes Rederne at have levet i Mr. Miccaubers Tro paa, at »noget vil vise sig«, skønt det burde fremgaa af Verdens økonomiske, sociale og politiske Tilstand, at det, der »vil vise sig«, maatte være noget specielt ubehageligt. Man maa yde de engelske Rederier sin Anerkendelse, som, trods de stod overfor store Vanskeligheder, har kunnet holde deres Flaade i fuldt moderne Stand uden nogen Støtte fra Staten, siden Regeringen under Trade Facilities Loven kun stod bag Rederierne med en Garanti. Medens nogle faa Redere saaledes drog Fordel af de tekniske Fremskridt indenfor Skibsbygningskunsten — og disse Rederes Mod vil utvivlsomt ogsaa faa deres Belønning, naar Tidens Fylde kommer — gav Skibsfarten som Helhed sig kun lidt af med, hvad der hændte den gamle Tonnage. Skibene er, naar det kommer til Stykket, Skibsindustriens Maskineri. Naar en Fabrikant installerer det mest moderne Maskineri i sin Fabrik, plejer han som Regel ikke at beholde de gamle Maskiner eller at sælge dem til sine Konkurrenter indenfor samme Branche, for hvad han kan faa for dem; nej han kasserer dem og sælger dem som gammelt Jern. Men Skibsfarten har med en rørende, ganske misanbragt Omsorgsfuldhed klynget sig til sine gamle Skibe, og denne Politik har alvorligt svækket Skibsfartens finansielle Stabilitet. Rundt

regnet udgør den gennemsnitlige hogførte Værdi — ikke Markedsværdien, der bestandig er faldet — af den i England oplagte Tonnage ikke mindre end £30,000,000. Værdiforringelsen heløber sig til £5,400,000, hvis man ansætter Værdiforringelses-Procenten til 6 pCt., et Beløb, der selvfølgelig langtfra er blevet indtjent. Oplægningsgebyrer, Tilsyns- og Klasseafgifter, naar Skibene altsaa skal sættes i Drift, vil bringe de £5,400,000 op til £10,000,000. Hvis nævnte Tal overførtes paa al den Tonnage, der var oplagt i hele Verden i nævnte Periode, kan man danne sig en Forestilling om den uhyre Bøde, Skibsfarten har maattet erlægge, grundet paa sit manglende Fremsyn, sit manglende Mod og sit daarligere Samarbejde. Ved hurtig og resolut Handling for tre Aar siden vilde Skibsfarten have kunnet spare mange Millioner Pund.

I over to Aar har "The Shipping World" gjort sig til Talsmand for en Ophugning af den gamle Tonnage. I Juni 1930 stilledes der et konkret Forslag om, at den daværende over 20 Aar gamle, engelske Tonnage paa 2,000,000 Tons Dødvægt skulde ophugges med en Omkostning, der var sat til £3,600,000. Den daværende Markedsværdi paa "scrap" var £5,750,000. Markedsværdien af et lignende Kvantum "scrap" er i Dag ikke mere end £575,000. Fordi man har bibeholdt den gamle Tonnage til en uforvarlig Omkostning, er Værdien af al Tonnage, uanset Alder, blevet stærkt forringet. Skibene kan kun seje med Tab, og den Mand, der staar og skal anbringe sine Penge, er blevet bange for Skibsaktier.

Man har endnu ikke i tilstrækkelig Grad indset, skrev i 1930 en Medarbejder af "The Shipping World," hvor fortvivlet Tramprederens Stilling er, og hvor paatrængende nødvendigt det er, at foretage noget drastisk. At lade Loven om Naturens Udvalgelse af de bedst egnede frit Spil i en Industri, der er af saa vital Betydning for England, som Tilfældet er med Skibsfarten, betyder ikke blot økonomisk Kraftspild, men vidner om Mangel paa Mod og Initiativ. Disse Ord blev skrevet for to Aar siden. Men Loven om naturlig Udvalgelse fik Lov til at virke fuldtud med alle dens uundgaaelige Konsekvenser. Men det er heldigvis stadig tidnok at foretage noget konstruktivt, men det maa gøres med det samme, en Opfattelse, der ogsaa deles af Chamber of Shipping og den internationale shipping Conference.

*The Shipping World.*

## PLÆGNINGERNE

Antallet af oplagte Skibe tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsskibsfartens Rederiforening androg i Tirsdags 102 Skibe, det samme som foregaaende Uge, men der er dog en Stigning i Tonnagen, idet Brutto Tonnagen nu beløber sig til 253 145 eller 402 875 Tons Dødvægt.

## PENSIONSFORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.  
TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt                      Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af  
PENSIONSFORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.

## DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

★

## AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4½ Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statetelef. 51    Telegr.-Adr.: Privatbank

## Jørgen A. Rasmussen

33, Amaliegade

Telegrams JORGARAB  
COPENHAGEN K.

WORLD-WIDE SUPPLIES OF  
Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towing  
Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for:    Nordisk Skibsrederforening  
                  Danske Rederes Retsværn    Assuranceforeningen Skuld  
                  Danske Sejlskibsredereiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN«

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

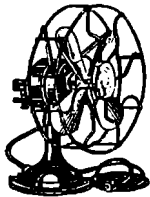
GLASGOW.    **LEITH.**    GRANTON.

## ELEKTRISK SKIBSUDSTYR

REPARATIONER

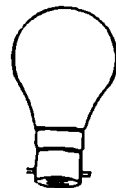
LAGER af

INSTALLATIONER



Dele til alle Typer SPIL, MOTORER, DYNAMOER,  
TRAADLØSE STATIONER af alle europæiske Typer.  
Alle Sorter TERMOMETRE og MANOMETRE til Damp-  
og Dieselmotorskibe. — Reservedele til danske Rusthamre.

**ARNESSEN ELECTRIC CO., INC.** 13, Water Street,  
(A. ARNESSEN)                      NEW YORK



## KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø  
Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den  
naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Øster-  
søen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er  
særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre  
Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed  
viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.



### Paa Eftersyn

To af Kielkanalens Sluseporte er i denne Tid til Reparation paa Værftet ved Hollenau, hvor der er en Tordok. Det er et stort Arbejde at slæbe disse mægtige Sluseporte til Værftet; thi de har en Vægt af godt 2500 Tons.

\*

Dampskibsselskabet Nordens M.-S. »Nordbo« er ankommet til Nakskov Skibsværft for Dokning og Reparation.

### Sejlskibspassager til Australien

Søfartsraad, Kaptajn G. Erikson i Mariehamn, Verdens største Sejlskibsreder, meddeler i en Annonce i Dagens Aviser, at tre af hans Fartøjer »L'Avenir« paa 3,500 Tons, tidligere belgisk Skoleskib, »Herzozin Cecilie« paa 4,350 Tons, tidligere tysk Skoleskib og anset for at være Verdens hurtigste Sejler, samt »Viking« paa 4,000 Tons, tidligere dansk Skoleskib, medtager Passagerer til Enkelt- eller Rettejse til Australien. Prisen er 10 Shillings om Dagen. Den ovennævnte Ordlyd er maaske noget indskrænket, thi Spørgsmaalet burde maaske hellere være: »Hvem vil ikke sejle til Australien? Thi det gælder her om mere end et blot Ønske, det gælder om at skaffe Tid og Penge til en saadan Rejse, som blot den ene Vej lægger Beslag paa 3 à 4 Maaneder. For at just de, som ikke har Raad og Tid til en saadan Rejse, skulde faa Lejlighed til at følge med en af den snart uddøende Oceansejlskibsflaades tilbageværende Repræsentanter paa en kortere Tur, medtager de paagældende Fartøjer ogsaa Passagerer paa Rejse gennem Østersøen, d. v. s. en Rejse fra København til Mariehamn, en Rejse, der opgives at tage 5 til 10 Dage. Prisen for denne Tur er 110, 125, 150 og 180 alt efter den Komfort, man kræver under Besøget ombord.

### Er De Arving?

Generalkonsulatet i New York er af Administrator i Boet efter en i Manset, Maine, U.S.A., i Juli Maaned 1929 ved Døden afgaaet dansk Skibsprovianteringshandler ved Navn Rasmus Hansen blevet anmodet om at ville søge fremskaffet Oplysninger om Afdødes Familie, som antages at være bosat i Danmark. Ved Henvendelse til Registreringsbureauet i Washington har Generalkonsulatet erholdt oplyst, at Afdøde ved sin Indregistrering i 1920 var bosiddende i Southwest Harbour Town, County of Hancock, Maine, hvor hans Postadresse var: P. O. Manset Shore Road, og at han samtidig overfor Bureauet havde opgivet at være født i 1875 og at leve i ugift Stand. Han menes at være indvandret i De forenede Stater i 1911. Personer, der maatte være i Stand til at give Oplysninger om den Afdødes Slægtskabsforhold, bedes henvende sig til Udenrigsministeriet, Christiansborg.

### Er Staal-Bardunerne ved Lillebæltsbroen en Fare for Sejladserne?

Bladene har meddelt, at der forrige Søndag Aften i Lillebælt skete en Sejltulykke, som var foranlediget af de Barduner, der holder den ene af Bropillerne fast. Begivenheden har givet Anledning til, at der blandt Fiskere og andre, som hyppigt passere Stedet gives Udtryk for Ønskeligheden af, at det bliver mindre farefuldt at sejle i dette Farvand; thi nægtes kan det ikke, at efterhaanden som der drages Wirer og Fortøjningsgrejer paa Kryds og tværs i Bæltet er det — navnlig paa Dage, hvor Strøm og Vind har Styrke — forbundet med adskillig Risiko at besejle denne Del af Bæltet. Naturligvis — skriver »Middelfart Venstreblad« — indrømmer alle Brobygningsfirmaet Ret til at foretage de nødvendige Forankringer af Bropillerne, ligesom det maa have behørig Plads til det nødvendige Materiel; men der burde, hævder Bladet, sikkert nok gøres noget mere end der er gjort for at yde de passerende større Sikkerhed. Man ønsker i første Række, at Brobyggerne faar Pligt til at lade de generende Staalvirer og andre Fortøjningsgrejer være undersøiske eller afmærkede, saa at alle mindre Fartøjer kan passere dem uhindret. — Man spørger imidlertid hos Søfartens Mænd og andre: »Er Staal-Bardunerne ved Lillebæltsbroen en Fare for Sejladserne?«

### »Jensen-Linien«s Likvidation sluttet

I 1924 stiftedes Rederiaktieselskabet »Jensen-Linien«, der overtog nogle Dampere, indkøbt af Direktør Albert Jensen, og samtidig stiftedes sideordnet hermed fire andre Aktieselskaber, der fik Navne efter de dem tilhørende Dampere »Mette Jensen«, »Fie Jensen«, »Grete Jensen« og »Birte Jensen«. Kaptajn Hans Jensen var Selskabernes korresponderende Reder, og for »Jensen-Linien«s Vedkommende var Direktør Albert Jensen Leder af Afdelingen i New York.

Allerede i 1926 traadte Selskaberne i Likvidation. Af Skibene var nogle beslaglagt i Amerika, et Par blev overtaget af Direktør Albert Jensen, og Resten overgik til Diskonto- og Revisionsbanken i et særligt Rederi, Dampskibsselskabet »Codan«, med Skibsreder T. C. Christensen som korresponderende Reder.

Højesteretsadvokat Geo K. Schjørring har foreslaaet Likvidationen, der bl. a. har medført lange Forhandlinger angaaende de beslaglagte Baade. Dette Forhold bragtes efter længere Tids Forløb til endelig Ordning, hvorved Diskonto- og Revisionsbanken, der har finansieret Rederierne, fik udbetalt en Erstatning. Direktør Albert Jensen har ligeledes afviklet sit Forhold til Banken, og efter at en Række mindre tilbagestaaende Sager er bragt til Afslutning, er Likvidationen sluttet og de fem Selskaber hævel.

### »Empress of Australia«,

Canadian Pacific's 22,000 Tons Liner, fik under sit Ophold her i København en ny straalende Coat af Leigh's Marine White fra W. & I. Leigh, Bolton.

### Thyborøn Kanal

I Thyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa Havrevlen: 5,2 m, i Sælhundeholm Løb: 4,2 m, i Gaaseholm Løb: 2,2 m, i Svaneholm Løb: 2,0 m og i Kobberø Løb: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden 5,2 m Dybde ind til Thyborøn Havn og 4,2 m i de W.-lige Indløb til Limfjorden.

### »Dagny« bjerget

For nogle Dage siden strandede som meddelt Motorskibet »Dagny« af Koster ved Læsø, og stod i en saa udsat Stilling, at Mandskabet maatte bjerges i Land af Læsø Redningsbaad.

Svitzers Bjergningsdampner »Urd« har siden arbejdet med at bringe »Dagny« flot. Arbejdet lykkedes i Gaar, og »Urd« gik derefter til Frederikshavn med Havaristen for Dykkerundersøgelse.

### »Laura«s Kaptajn fundet som Lig

Det forenedes Oliekompanis Motorskib »Laura«, der først i December forsvandt paa en Rejse fra København til Aalborg med Benzin, har forlængst været betraglet som tabt, men først nu er dets Undergang blevet fuldstændig bekræftet.

For et Par Dage siden fik Familien Krintel i København, hvis Overhoved var »Laura«s Chef, Kaptajn Sof. Krintel, Meddelelse om, at et sømandsklædt Lig var drevet i Land ved Kongsbakka paa den svenske Kyst nær Gøteborg. Fru Krintel og hendes ældste Son har nu været i Gøteborg og genkendt den druknede som »Laura«s Kaptajn.

Ved Ulykken omkom 7 Mand, bl. a. ogsaa Kaptajnens unge Søn, der var Styrmand om Bord og hjemmehørende i Fredericia.

### Skibsværft bygger Kirkespir

Aalborg Skibsværft har faaet overdraget at udføre Jernkonstruktionen til et Spir paa en af Byens Kirker, Østerbro Kirke.

Arbejdet, der kommer til at koste ca. 15,000 Kr., er allerede tilrettelagt, og om 14 Dage bliver der taget fat paa selve Rejsningen. Spiret faar en Højde af ca. 32 Meter. Tegningerne er udført af Arkitekt Packnes.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. 8. 1932

LONDON . . . . .	18,77	MADRID . . . . .	43,50
NEWYORK . . . . .	539,00	AMSTERDAM . . . . .	217,60
BERLIN . . . . .	128,65	STOCKHOLM . . . . .	96,55
PARIS . . . . .	21,30	OSLO . . . . .	94,10
ANTWERPEN . . . . .	74,80	HELSINGFORS . . . . .	8,15
ZÜRICH . . . . .	105,35	PRAG . . . . .	16,10
ROM . . . . .	27,75		

### Klubhus af Resterne af en Dampner

Aalborg Sejlklub lader opføre et Klubhus, der bliver det mest originale i hele Kongeriget, idet det skal bygges af Resterne af Dampneren »Jungshoved«, der for Tiden bliver hugget op ved Aalborg Skibsværft. Sejlklubben har købt »Jungshoved«s Kahyt, Saloner, Kommandobro og Bestiklukaf. Klubhuset kommer til at staa paa Pæle. »Jungshoved« pudses op og gøres i Stand, saa den ikke mere bliver til at kende. Det indrettes ifl. »Aalb. Sit.« ganske som et Skib og bliver et helt Eldorado for Søsportsmænd. Man kan promenerer paa Dækket og se Solnedgang, og oppe fra Bestiklukafet, det højeste Punkt, bliver der en glimrende Udsigt.

### Aabenraa faar Sømandshjem

Efter Forlydende agtes til Efteraaret oprettet et Sømandshjem i Aabenraa, og det er under Overvejelse at antage Fru Anna Gelert Frank, mangeaarig Bestyrerinde af Sømandshjemmet i Kalkutta, som for Tiden er hjemme paa Besøg, til Bestyrerinde.

### Alt efter som Søgangen tog til

Det var paa en Oceanampner. Den første Aften paa Søen. Temmelig stærk Søgang. Kaptajnen rejser sig ved Middagsbordet for at hilse paa de Rejsende.

— Mine Damer og Herrer! Jeg haaber, at de alle 25 maa faa en behagelig Rejse. Jeg ser mig omkring paa disse 22 smilende Ansigter som en Fader paa sin Familie, thi jeg er ansvarlig for alle 19. Jeg beder de 14 tilstedeværende med mig udbringe en Skaal for en lykkelig Hjemkomst. Jeg er sikker paa, at vi 7 vil passe godt sammen, og jeg er glad ved, at Stewarden har anbragt de 3 tilbageblevne ved mit Bord. De, min Herre, og jeg . . .

Kaptajnen standsede og vendte sig om og gav Tjeneren Besked paa at komme med een Portion Fisk.

### AARHUS

I den forløbne Uge er følgende Skibe ankomne:  
s.s. »Etha Rickmers« af Hamburg, 3228 Net Ton fra Øst-Asien med Soyebønner.

s.s. »Norma« af Haganæs, fra England med Kul.

s.s. »Knud«, København, fra Liverpool via København med Stykgods.

s.s. »Convallaria«, af Helsingborg, fra England med Kul.

s.s. »England« af København, fra Boneso med Kul.

s.s. »Nelly« af Esbjerg, fra London med Koks.

m.s. »Bajard« af Oslo, 1735 Net Ton fra Argentina med Majs.

s.s. »Krakov« af Gdynia fra Ostende med Kul.

s.s. »Brian« af Amsterdam, losset og ladet Stykgods og Olie.

s.s. »Primula« af Helsingfors, indladet Soyeskraa og Olie.

s.s. »Rhone« og s.s. »Rota«, indladet Landbrugsprodukter.

## PERSONALIA

### Ordensdekoration

Fliv. Skibsfører af 1. Grad ved Statsbanerne H. P. Petersen er udnævnt til R. af D.

\*\*\*

Skibsførerforeningens tidligere Formand og Æresmedlem, Kaptajn H. V. Bang, fylder den 15. September 75 Aar.

\*\*\*

Kaptajn Niels Larsen, Fører af Fyrinspektionsskibet »C. J. Grove«, fylder den 18. August 50 Aar.

### DØDSFALD

Den 30. Juli er Kaptajn L. J. Larsen, A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, afgaaet ved Døden i en Alder af 56 Aar.

\*

Flv. Skibsf. i Den kgl. Grønlandske Handel, I. Stoklund. Paa sin 73 Aars Fødselsdag i Søndags afgik flv. Skibsfører i Den kgl. grønlandske Handel, Kaptajn, I. Stoklund ved Døden.

Lige fra sin pureste Ungdom havde Kaptajn Stoklund tilhørt Grønlandsk Handel. Det første Skib, han førte som Kaptajn, var det gamle Barkskib »Ceres«. Han var ligeledes Fører af »Hvalfisker«, da dette Skib foretog sin sidste og nioghalvfemsindstyvende Rejse paa Grønland.

Kaptajn Stoklunds sidste Skib i Handelen var »Godthaab«, som nu er Lauge Kocks Ekspeditionsskib. Kaptajn Stoklund var Kasserer for Den almindelige danske Skibsførerforening.

\*

Mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Smaalandskavet«, Kaptajn Chr. Jørgensen, Bandholm, er afgaaet ved Døden. Den gamle Kaptajn, der blev 77 Aar gammel, førte indtil for faa Maaneder siden Dampneren »Fæinøund«.

## POSITIONSLISTE



PR. 16. AUGUST 1932

### A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. Aalborghus, Eriksen, København-Aalborg Ruten.

s.s. Aarhus, Bloch, København-Aarhus Ruten.

s.s. Aarø, Hjorth, ank. Gdynia 12.8.

m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Antwerpen 14.8.

s.s. Alabama, Karstensen, afg. Buenos Aires 9.8. til Kbhvn.

m.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. Algarve, Hansen, afg. Messina 19.8. til Palermo.

s.s. Alsia, Heindorn, afg. Penang 12.8. til Colombo.

s.s. Alssund, Petersen, ank. Norfolk 13.8.

m.s. Amerika, Knudsen, ank. Portland 14.8.

m.s. Annam, Skjoldam, pass. Lizard 14.8. p. R. t. Antwerpen.

in.s. Argentina, Juul-Larsen, afg. Odense 19.8. til Holbæk.

m.s. Arizona, Sonne, afg. Gøteborg 29.7. til Buenos Aires.

in.s. Asia, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.

s.s. Askø, Larsen, ank. W. Harlepool 15.8.

m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Melbourne 13.8.

m.s. Australien, Wolff-Jørgensen, afg. Suez 15.8.

### B

s.s. Beira, Kjær, København-Hamburg Ruten.

s.s. Bellona, afg. Newcastle 16.8. til København.

s.s. Benedikt, Fjeldborg, København-Mariager Fjord-København-Nyborg F. Ruten.

s.s. Bergenhus, Schmidt, afg. Bergen 15.8.

s.s. Birgit, Egenfeldt-Nielsen, ank. Leith 13.8.

s.s. Bogø, Michelsen, afg. Dakar 8.8. til Bordeaux.

m.s. Boringia, Væring, afg. Rotterdam 15.8.

m.s. Bornholm, ank. Hapewell 11.8.

s.s. Bothal, Hansen, ank. Nordenham 15.8.

s.s. Botnia, Holberg, afg. Reykjavik 13.8. til Leith.

m.s. Bretagne, Berndsen, afg. Monterideo 12.8.

s.s. Bretland, Hansen, ank. London 5.8.

s.s. Broholm, Ankensen afg. Kbhvn. forv. 20.8. til Antwerpen.

s.s. Brosund, Nielsen, ank. Aruba 10.8.

### C

m.s. C. F. Tictgen, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.

m.s. California, Andersen, afg. Buenos Aires 26.7. til København.

s.s. Charkow, Holst, afg. Antwerpen 12.8. til København.

s.s. Chile, Hansen, ank. Tamajapon 5.8.

m.s. Christian Holm, pass. Rockall 10.8., p. R. t. Baton Rouge.

m.s. Chr. Sass, Clausen, pass. Santa Maria 10.8., p. R. t. Camden.

s.s. Cimbria, Sundvig, København-Randers Ruten.

s.s. Cyril, Farup, ank. Panderma 11.8.

### D

s.s. Dagmar, Kolster, afg. London 18.8.

s.s. Dana, Bang, afg. Antwerpen 9.8. til Derindje.

s.s. Danhild, Bosch-Kronika, afg. København 14.8. til Leningrad.

in.s. Danmark, Rasmussen, afg. Penang 12.8. til Suez.

m.t. Danmark, Bjark, pass. 33° 41' N.46° 33' v 13.8. p. R. t. Rotterdam.

s.s. Delaware, Christensen, afg. Houston 30.7. til Rotterdam.

s.s. Diana, Nielsen, afg. Helsingør 23.8. til København.

s.s. Douro, Holm, afg. Libau 20.8. til København.

in.s. Dronning Alexandrine, Emdal, afg. Reykjavik 12.8. til Vest- og Nordlandet.

s.s. Dronning Maud, Krogh, København-Stettin-Oslo Ruten.

### E

s.s. Elie, Clausen, afg. Gdynia 14.8. til Oslo.

m.s. England, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

m.s. Erria, Topp, ank. Rotterdam 14.8.

s.s. Esbjerg, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.

s.s. Esther Maria, Liisberg, afg. Bona 10.8. til Antwerpen.

s.s. Estland, Egetoft, ank. London 9.8.

m.s. Europa, Dahl, afg. St. Thomas 9.8. til Southampton.

### F

s.s. Falken, Hull, København-Mariager Fjord- og København-Nykøbing F. Ruten.

m.s. Fionia, Kragelund, ank. København 15.8.

s.s. Flora, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. Flynderborg, Madsen, ank. Huebra 13.8.

m.s. Fredericia, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

s.s. Frederik VIII, Mechlenburg, afg. New York 13.8. til København.

s.s. Frederiksborg, ank. Leningrad 31.7.

s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, afg. Frederikshavn 24.8. til Wales.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 19.8. til Kbhvn.  
s.s. *Georgia*, afg. Antwerpen 11.8. til Baltimore.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Sarona 8.8.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Montreal 5.8.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Antwerpen 11.8.  
m.s. *Guldborg*, ank. Galveston 12.8.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 14.8.  
s.s. *Holland*, Andersen, ank. Frederikshavn 14.8.  
s.s. *Hebe*, afg. Newcastle 23.8. til København.  
s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Liverpool 17.8. til Swansea.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 11.8. til Manchester.  
s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Kbhvn 25.8. til Hull.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. St. Thomas 12.8. til Panama Canal.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Snobræv 13.8.  
m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Port Alfred 14.8.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 20.8. til Thorshavn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Brocks, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Kobe 14.8. til Dalmy.  
s.s. *Jolantha*, Guhrs, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jutlandia*, Andersen, ank. San Francisco 11.8.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 15.8. til Liverpool.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhv.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leningrad 8.8.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig 20.8. til Kbhvn.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 11.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Port Said 12.8.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 10.8.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Ivigtut 5.8.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 20.8. til Kbhv.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Fredrikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Suez 11.8. til Singapore.  
s.s. *Mano*, Langlykke, ank. Leningrad 8.8.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 20.8. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Hull 15.8.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Hull 6.8.  
s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Gibraltar 11.8. p. R. t. Piræus.  
s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Buenos Aires 7.8. til Antwerpen.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Suez 11.8. til Colombo.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca 25.8. til Tanger.  
s.s. *Moen*, Jarllorp, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Haderslev 12.8.  
s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Riga 27.8. til Kbhvn.  
s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Casablanca 13.8.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Nykøbing Sj. 14.8.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Piræus 13.8.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Horsens 17.8. til Aabenraa.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Scilly Islands 14.8. p. R. t. Panama Canal.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 12.8.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.*

KØBENHAVN

m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. London 13.8.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Malmø 12.8. til Leningrad.  
s.s. *Pulaski*, Knutzen, afg. Kbhvn. 12.8.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Jonson, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Odense 25.8. til Aarhus.

## S

s.s. *Saga*, afg. Middelfart 17.8. til Antwerpen.  
s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Leningrad 7.8.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Hatteras 13.8. p. R. t. London.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. København 15.8.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig forv. 16.8. til Reval.  
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Randers 11.8.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Sydney 30.7. til Vladivostock.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kbhvn. 14.8.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Harre 17.8. til Bordeaux.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 12.8.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Boston Linc. 6.8.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Charlottetoren 15.8.  
s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg 18.8. til Aarhus.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bronxville 14.8.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 6.8.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Halifax 10.8. til New Orleans.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea 12.8. til Kbhvn.  
s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Antwerpen 17.8. til Kbhvn.  
s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, Dunkirk 16.8. til Kbhvn.  
s.s. *Tjaldur*, afg. Grimsby 15.8. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Gdynia forv. 23.8. til Kbhvn.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Cardiff 13.8. til Chekka.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Stettin 17.8. til Kbhvn.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Oran 17.8. til Alger.  
s.s. *Tyr*, Falkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Liverpool 13.8.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 18.8. til Oslo.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Frederikssund 15.8.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 7.8.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Sarpsborg 14.8.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Teneriffe 29.7.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 23.8. til Danzig.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 13.8.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Aalborg 8.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 15. AUGUST 1932

m.s. »Frem«, Christoffersen, ank. Kristinehamn 9.8.  
3m. Sk. »Frida«, Rasmussen, afg. Kemi 11.8.

3m. Sk. »Nathalia«, Rasmussen, ank. Karlsborg 13.8.  
3m. Sk. »Nordene«, Friis, afg. Poole 13.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND  
& Kalajokki-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.

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsrederforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
SVANLJUNG

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Elliakontor HANGÖ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

## O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association

Spansk Vicekonsulat

## O/Y A. E. ERICKSON & Co, A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.

Inner road . . . . . 24 »

Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.

Harvaluoto . . . . . 18 »

Attu . . . . . 20 »

Wartsala inner road . . . . 16 »

» outer road . . . . . 20 »

Strömma inner road . . . . 16 »

» outer road . . . . . 20 »

Hakkala . . . . . 19 »

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 17. August 1932.

Nr. 33.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnemont tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

1581. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønden Rønne midlertidig ind-  
draget.  
Lys- og Fløjtetønden Rønne paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er for Tiden inddraget.
1582. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvningstønde. Klokke i Uorden.  
(U. f. s. Nr. 32/2083. Stockholm 1932.)  
Klokken paa *Karlskrona* Anduvningstønde paa 56° 03' 12" N. 15° 33' 32" E.  
er for Tiden ude af Virksomhed.
1583. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Torhamn. Fyr tændes.  
(U. f. s. Nr. 30/1913. Stockholm 1932.)  
I Løbet af 1932 tændes paa 56° 05' 36" N. 15° 49' 40" E., c. 50 m NNE. for *Tor-*  
*hamn* Baadebro et Fyr, *Torhamn* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  
3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 7 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt,  
4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. En firkantet Fyrbaake. Fyret skal lyse, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c. 4° til c. 13°. 3. Rødt i Pejl. fra c. 20° til c. 47°.  
2. Hvidt i — - c. 13° - c. 20°.  
(Kort Nr. 280 og 269.)
1584. Sverige. Stockholm Skærgaard. Mysings Fjärd. Oplysning om Grund.  
(U. f. s. Nr. 32/2082. Stockholm 1932.)  
Grunden *Stenskårsbank* paa c. 57° 03',<sub>8</sub> N. 18° 18',<sub>7</sub> E., der er afmærket med  
en Stage med Tværtræ, strækker sig c. 120 m længere ud i WNW.-lig Retning fra den i  
Kortet angivne afmærkede Pulle.
1585. Sverige. Bottniske Bugt. Gran Fyr. Lysevne forøget.  
(U. f. s. Nr. 32/2080. Stockholm 1932.)  
Lysevnen i *Gran* Fyr paa c. 62° 01' N. 17° 38' E. er betydelig forøget. Iøvrigt  
er Fyret uforandret.
1586. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Luleå. Grund afmærket.  
(U. f. s. Nr. 32/2079. Stockholm 1932.)  
I Hovedløbet forbi *Germundö* er paa 65° 25' 45" N. 22° 14' 52" E., c. 0,4 Sm 160°  
fra *Germundsö* Fyr, fundet en Grund med 7,9 m Vand. Grunden ligger W. for det i  
Kortet angivne afmærkede Løb. I Forhold til Fyrvinklerne ligger Grunden c. 20 m W. for  
E.-Grænsen af *Germundsö* Fyrs hvide Lysvinkel med To-Formærkelser og c. 50 m E. for W.-  
Grænsen af *Liljeudden* Fyrs hvide Et-Blink. E. for Grunden er udlagt en Stage.

1587. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder atter udlagt.  
(U. f. s. Nr. 32/2078. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Malören Rev* c. 65° 32' N. 23° 30' E. *Farstugrunden* c. 65° 19' N. 22° 44' E.  
(E. f. S. Nr. 47/2502 1931.)
1588. Finland. Åbo Skærgaard. Åbo. Kalkudd Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 33/2670. Berlin 1932.)  
*Kalkudd Fyr* paa c. 60° 25' N. 22° 10' E. er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Lys samt rødt og grønt Et-Blink. Flammens Højde: 3,5 m. En 1,5 m høj, hvid, ottekantet Fyrlanterne paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt Et-Blink i Pej. fra 46° til 54°.
  2. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra 54° til 62°.
  3. Rødt Et-Blink i Pej. fra 62° til 67°.
  4. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra 67° til 255°.
  5. Grønt Et-Blink i Pej. fra 255° til 262°.
  6. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra 262° til 280°.
  7. Rødt Et-Blink i Pej. fra 280° til 285°.
1589. Estland. Finske Bugt. Dagö. Dagerort NW. Drivende Mine.  
(N. f. S. Nr. 33/2671. Berlin 1932.)  
Den 3. August 1932. En drivende Mine observeret paa c. 59° 01',5 N. 21° 58',0 E.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1590. Sverige. Sundet. Helsingborg Havn. Taagesignal for Dampfærgen Helsingør—Helsingborg oprettet.  
(U. f. s. Nr. 32/2098. Stockholm 1932.)  
Ved *Helsingborg Fyr* paa 56° 02' 40" N. 12° 41' 30" E., paa N-lige Inderpier, er anbragt en Sirene med en beregnet Hørevidde af 200 à 300 m. Naar under Taage Pierhovedet ikke kan skelnes i en Afstand af c. 300 m, afgiver Sirenen følgende Signal hver 12,6<sup>s</sup>, Stød 2,7<sup>s</sup>, Pause 0,9<sup>s</sup>, Stød 0,9<sup>s</sup>, Pause 0,9<sup>s</sup>, Stød 2,7<sup>s</sup>, Pause 4,5<sup>s</sup>. — Signaleringen begynder 5 à 10 Min. før Dampfærgens beregnede Ankomsttid og ophører, naar Dampfærgen har naaet det indre Pierhoved.  
(E. f. S. Nr. 26/1232 1932. Kort. Nr. 248 og 210. Danske Lods, Side 245.)
1591. Danmark. Store-Bælt. Smørstakken Lystønde atter tændt.  
Lystønden *Smørstakken* paa c. 55° 08' N. 10° 54' E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 32/1578 1932.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1592. Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.  
Advarsel.  
Fra den 12. til den 22. September d. A., begge Dage inklusive, vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i Farvandet W. for *Samsø*.  
Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallelle 56° 02' N., mod Øst af Meridianen 10° 28' E., mod Syd af Breddeparallelle 55° 45' N. og mod Vest af Meridianen 10° 16' E.  
Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens Grænser.  
I de samme Dage vil der paa samme Skydeplads blive afholdt Skydning om Dagen.



1593. Danmark. Kattegat. Fløjtetønden Mariager Fjord midlertidig inddraget.  
Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c. 56° 42' N. 10° 30' E. er midlertidig inddraget og erstattet med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.
1594. Danmark. Kattegat. Skagens Rev SE. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.  
Lys- og Fløjtetønden *Skagens Rev SE*. paa c. 57° 44' N. 10° 41' E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 32/1580 1932.)
1595. Sverige. Skagerrak. Sote Fjord. Grund.  
U. f. s. Nr. 32/2099. Stockholm 1932.)  
En Grund med 6 m Vand er fundet paa 58° 30' 02" N. 11° 13' 38" E., E. før Linien *Långholm Fyr* overet med *Mågholm Fyr*.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1596. Norge. Varangerfjorden. Ytre Kiberg Fyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1932.)  
*Ytre Kiberg Fyr* paa c. 70° 17',<sub>2</sub> N. 30° 59',<sub>7</sub> E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Fyret lyser, som følger:  
1. Rødt i Pejl. fra 335° til 342°. 4. Hvidt i Pejl. fra 8° til 18°.  
2. Hvidt i — - 342° - 350°. 5. Rødt i — - 18° - 25°.  
3. Grønt i — - 350° - 8°.
1597. Norge. Røst. Lofoten. Skomvær Fyr. Taagesignal oprettet.  
(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1932.)  
Ved *Skomvær Fyr* paa c. 67° 24',<sub>7</sub> N. 11° 53',<sub>0</sub> E. er oprettet et Taagesignal med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 1<sup>m</sup>. Stødets Varighed 3<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 19/865 1932.)
1598. Norge. Vikten. Nordøerne. Purkholmen. Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1932.)  
Paa S.-Pynten af *Purkholmen* er paa 64° 48' 11" N. 10° 33' 38" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:  
1. Rødt i Pejl. fra 200° til 254°. 4. Rødt i Pejl. fra 290° til 330°.  
2. Hvidt i — - 254° - 262°. 5. Grønt i — - 330° - 150°.  
3. Grønt i — - 262° - 290°. 6. Hvidt i — - 150° - 155°.  
Brændetid: 30. Juli—7. Maj.
1599. Norge. Møre. Trondheimsleden. Mageroen Fyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1932.)  
I Anledning af 2,<sub>8</sub> m Båen, der er fundet beliggende paa 63° 27' 26" N. 8° 59' 28" E. i *Mageroen Fyr*s hvide Lysvinkel fra 136° til 140°, er denne Lysvinkel forandret til grøn, idet den grønne Lysvinkel fra 140° til 153° er udvidet W. over til 136°.  
*Mageroen Fyr*: c. 63° 27',<sub>0</sub> N. 9° 00',<sub>3</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 32/1531 1932.)
1600. Norge. Møre. Gurskeøy. Gjerdesviken. Båe. Oplysning om Dybde.  
(E. f. S. Nr. 7/272. Oslo 1932.)  
1. En Båe med 0,<sub>9</sub> m Vand er fundet paa 62° 15' 36" N. 5° 34' 15" E., 100 m 16° fra inderste Jernstang i *Gjerdesviken*, tæt S. for Fyrenes Overetlinie.  
2. Dybden i Overetlinien W. for den i (1) nævnte Båe er kun 2,<sub>3</sub> m og ikke som angivet i Kortet 3,<sub>7</sub> m.

**1601. Norge. Raue W.-Pynt. Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1932.)

Paa *Raue W.*-Pynt tændes den 20. August d. A. paa  $61^{\circ} 23' 15''$  N.  $4^{\circ} 58' 01''$  E. et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde:  $7,2$  Sm for hvidt,  $4,5$  Sm for rødt og  $3,8$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

**1602. Tyskland. Sild. Rote Kliff Tværmærkefyr. Fyrtaarn ommalet.**

(N. f. S. Nr. 33/2674. Berlin 1932.)

Fyrtaarnet til *Rote Kliff* Tværmærkefyr paa c.  $54^{\circ} 58' N.$   $8^{\circ} 20' E.$  er ommalet, saaledes at Fundament og Fyrlanterne er rødt og selve Taarnet hvidt.

(Danske Lods, Side 93.)

**1603. England. Themsen Munding. NW. Shingles Baake genopført og flyttet.**

(N. t. M. Nr. 37. Trinity House, London 1932.)

*NW. Shingles* Baake er genopført paa c.  $51^{\circ} 32' N.$   $1^{\circ} 13' E.$ , c.  $0,95$  Sm E. t. N. for dens tidligere Plads. Baaken, der er cylinderformet, er sortmalet og forsynet med en Mast med en Kegel med Spidsen nedad. Baakens nøjagtige Plads er  $2,55$  Sm  $322^{\circ}$  fra *South Shingles* Baake.

(E. f. S. Nr. 11/477 1932.)

**1604. England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib NW. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 37. Trinity House, London 1932.)

Vraget af et Skib ligger sunket paa  $51^{\circ} 52' 26'' N.$   $1^{\circ} 36' 06'' E.$ , c.  $0,6$  Sm NW. for *Sunk Fyrskib*. Et Vragmærkeskib er udlagt i 20 m Vand c.  $0,3$  Sm NW. for Vraget. Vragmærkeskibet fører enten 2 grønne Balloner lodret for hinanden eller 2 grønne Lanterner lodret for hinanden. Under Taage gives To-Slag med Klokke hver  $30^s$ . Vragmærkeskibet skal holdes om Bagbord under Passage N. til S.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**1605. Frankrig. Banes de Sable. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1304. London 1932.)

En Grund med  $2,7$  m Vand er fundet paa c.  $48^{\circ} 50' N.$   $2^{\circ} 51' W.$ ,  $5,05$  Sm  $47\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Mets de Goelo* Fyr.

**1606. Skotland W.-Kyst. Davarr Island. Baake findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 1302. London 1932.)

Baaken paa  $55^{\circ} 25' 21'' N.$   $5^{\circ} 32' 38'' W.$  findes ikke mere.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**1607. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1295. London 1932.)

Den 23. Juli 1932. Et stort Stykke Vraggods. c.  $40^{\circ} 36' N.$   $59^{\circ} 20' W.$ **1608. Frankrig. Goulet de Brest. Roche Castor. Oplysning om Dybde.**

(A. a. N. Nr. 31/1634. Paris 1932. N. f. S. Nr. 33/2702. Berlin 1932.)

Dybden paa c.  $48^{\circ} 18',9$  N.  $4^{\circ} 35',5$  W.,  $1,68$  Sm  $145^{\circ}$  fra *Le Petit Minou* Fyr, er  $7,8$  m og ikke som angivet i Kortet  $9,2$  m.

**1609. Frankrig. Saint-Nazaire. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 32/1696. Paris 1932.)

Den 20. August d. A. vil, uden nærmere Meddelelse, Fyret paa Hovedet af *Vieux Môle* paa c.  $47^{\circ} 16' N.$   $2^{\circ} 12' W.$  blive forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $24^s$ , Lys  $9^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $9^s$ , Mørke  $1^s$ .

**1610. Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre NW. Dybde i Løb aftaget.**

(A. a. l. N. Nr. 31/795. San Fernando 1932. N. f. S. Nr. 33/2703 Berlin 1932.)

I Løbet mellem Klippeøen *Centolo* og *Punta de los Oidos* er Dybden mindre end angivet i Kortene, og det er derfor farligt at benytte Løbet. c.  $42^{\circ} 53' N.$   $9^{\circ} 17' W.$

**1611. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound Indløb. Great Round Shoal Channel. Fyrskib ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**

(N. t. M. Nr. 31/2073. Washington 1932.)

*Great Round Shoal* Fyrskib paa c.  $41^{\circ} 24' N.$   $69^{\circ} 55' W.$  er permanent inddraget og erstattet med en sort og hvid, lodret stribet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ .

**1612. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith Fyr. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 31/2077. Washington 1932.)

*Point Judith* Radiofyr paa c.  $41^{\circ} 22' N.$   $71^{\circ} 29' W.$  er forandret og giver nu følgende Signal: 1 Streg og 2 Prikker i  $1^m$ , Pause  $1^m$ .

(E. f. S. Nr. 29/1400 1932.)

(Se Tillæg.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.****1613. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mexikanske Havbugt. Oplysning om Radiofyr.**

(N. t. M. Nr. 31/2089. Washington 1932.)

Tiden for Udsendelse fra nedennævnte Radiofyr i klart Vejr er forandret til det sidste Kvarter af hver Time:

*South Pass West Jetty* ( $28^{\circ} 59' 32'' N.$   $89^{\circ} 08' 25'' W.$ ).*Southwest Pass East Jetty* ( $28^{\circ} 54' 23'' N.$   $89^{\circ} 25' 38'' W.$ ).*Sabine Pass* ( $29^{\circ} 42' 59'' N.$   $93^{\circ} 51' 01'' W.$ ).**1614. Cuba S.-Kyst. Cayo Blanco. Baake findes ikke. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1303. London 1932.)

Den sorte Baake paa c.  $21^{\circ} 39' N.$   $79^{\circ} 52' W.$ , c.  $0,8$  Sm  $38^{\circ}$  fra *Cayo Blanco* Fyr, findes ikke mere.

Advarsel. Sømærkerne er tilbøjelige til at gaa i Drift og Baakerne til at skylles bort af Søen. Man kan ikke stole paa deres Pladser.

**1615. Virgin Islands. St. Croix Island. Christiansted Havn. Long Reef Ledebaaker opført.**

(N. t. M. Nr. 30/2039. Washington 1932.)

Som Ledemærker for Løbet paa S.-Siden af *Great Middle Ground* er opført to Ledebaaker, *Long Reef* Ledebaaker. Hver Baake bestaar af et firkantet Betonfundament med en hvid, trekantet Baake mærket med en sort Trekant i Midten. Bagbaaken er  $6,1$  m høj. Forbaaken  $4,2$  m høj. Afstanden mellem Baakerne, der er overet i Pejling  $268^{\circ}$ , er  $196$  m.

 $17^{\circ} 45' (30'') N.$   $64^{\circ} 42' (00'') W.$ 

(E. f. S. Nr. 25/1207 1932.)

**1616. Brasilien. Abrolhos Islands E. Vrag.**

(N. f. S. Nr. 23/2713. Berlin 1932.)

Vraget af den *græske* Dampet *Arthemis* ligger sunket paa  $17^{\circ} 58' 00''$  S.  $38^{\circ} 49' 00''$  W.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1617. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto d'Anzio. Afmærkning forandret.**

(A. a. N. Nr. 135/349. Genna 1932.)

Klokketønden ved Indløbet til *Porto d'Anzio* er inddraget og erstattet med en Lystønde, der er udlagt 225 m  $21\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Fyret paa Molen *Innocenziano*, og som viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 1<sup>s</sup>, Lys 0,5<sup>s</sup>, Mørke 0,5<sup>s</sup>. Lystønden skal for indgaaende holdes om Bagbord.c.  $41^{\circ} 27'$  N.  $12^{\circ} 38'$  E.**1618. Algier. Bône. Fyr atter normalt.**

(A. a. N. Nr. 32/1695. Paris 1932.)

*Bône* hvide og grønne Fyr med En-Formørkelser paa c.  $36^{\circ} 54'$  N.  $7^{\circ} 47'$  E., paa *Jetée du Lion*, lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 42/2312 1931.)

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****1619. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1296. London 1932.)

En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa c.  $29^{\circ} 57'$  N.  $48^{\circ} 34'$  E., 0,37 Sm  $183^{\circ}$  fra *Inner Bar Reach* forreste Ledefyr.**1620. Indiske Ocean. Chagos Øhav. Egmont eller Six Islands. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1298. London 1932.)

En Grund med 3,7 m Vand rapporteres at ligge paa c.  $6^{\circ} 41'$  S.  $71^{\circ} 19'$  E., 4,0 Sm  $253^{\circ}$  fra Midten af *Ile Carre Pale*.**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****1621. Korea S.-Kyst. Yonoha To. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1294. London 1932.)

Skær med under 1,8 m Vand ligger paa henholdsvis  $34^{\circ} 39' 40''$  N.  $128^{\circ} 19' 05''$  E. og  $34^{\circ} 39' 30''$  N.  $128^{\circ} 19' 15''$  E.**1622. Japan. Tsugaru Kaikyo. Tappi Saki. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.**

(N. t. M. Nr. 1312. London 1932.)

1. Paa  $41^{\circ} 15' 30''$  N.  $140^{\circ} 20' 32''$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 28<sup>s</sup>. Flammens Højde: 119 m. Synsvidde: 27 Sm. En hvid, rund Betonbygning. Fyret er synligt i Pejlinger mellem  $29^{\circ}$  og  $280^{\circ}$ .2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er To-Stød hver 58<sup>s</sup>, Stød 2,5<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 2,5<sup>s</sup>, Pause 50<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 26/1268 1932.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**1623. Danmark. Lille-Bælt. Als. Nørreskov. Fladbækvej. Taksensand. Oleskobbel. Sønderborg Bugt. Skelde Kobbelskov. Statsskovvæsenets Udskebningssteder. Reglementer for Overholdelse af Orden.**

Under henholdsvis den 9., 11., 12. og 15. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglementer for Overholdelse af Orden ved Statsskovvæsenets Udskebningssteder *Als, Nørreskov, Fladbækvej* (c. 55° 01' N. 9° 55' E.), *Taksensand* (c. 55° 00' N. 9° 58' E.), *Oleskobbel* (c. 54° 58' N. 10° 01' E.) samt *Sønderborg Bugt, Skelde Kobbelskov* (c. 54° 51' N. 9° 46' E.).

I Farvandet ud for de ovennævnte Udskebningssteder 75 m til hver Side af Nætkørslen til Strandbredden maa der i Perioden fra 1. Maj til 30. November ikke opstilles faststaaende Pæleredskaber for Fiskeri undtagen Smaaruser og deslige.

Ovennævnte Reglementer træder i Kraft den 1. December 1932.

(Havnelods Side 145, 148, 167 og 184).

**1624. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.**

Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hver Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:

a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Logstor* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Logstor Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.

b. *Farvandet Syd for Fyn. Svenborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taasinge Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dødmanden* forandres til Risprikker.

*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal* Havn flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorefter Skibe, kommende fra *Klørby*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.

De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.

(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)

**1625. Forenede Stater i Nord-Amerika. Radiotidssignaler nedlægges.**

(N. t. M. Nr. 30/2034 og 30/2040. Washington 1932.)

Den 1. Oktober 1932 nedlægges Radiotidssignalerne ved følgende Radiostationer:

*Key West* c. 24° 33' N. 81° 48' W.

*New Orleans* c. 29° 57' N. 90° 02' W.

*San Diego* c. 32° 42' N. 117° 15' W.

*Astoria* c. 46° 09' N. 123° 50' W.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

N 2598 The World. — Curves of equal Magnetic Variation, 1932.

N 1591 Palestine. — Jaffa anchorage.

R 1176 England, West Coast. — Newport and Weston-super-Mare to Chepstow and Bristol.

R 2880 Japan. — Plans in Shimabara Kaiwan.

† 2598 The World. — Curves of equal Magnetic Variation, 1927.

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 1626. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Rudkøbing S. Klokketønde ommalet.

Den hvide Klokketønde *Rudkøbing S.*, der ligger tæt NE. for den rød- og hvidstribede Anduvningsballon paa  $54^{\circ} 55' (27'')$  N.  $10^{\circ} 40' (32'')$  E., er malet rød- og hvidstribet.

(E. f. S. Nr. 29/1426 1932. Kort Nr. 302, 297, 221, 241 og 298. Danske Løds, Side 563. Fyr.-Fort. Nr. 703. Søm.-Fort. Side 88, Nr. 30).

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

#### 1627. Island W.-Kyst. Faxaflói. Hafnarfjördr. Valhusgrunn Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(A. f. s. Nr. 5/14. Reykjavik 1932.)

Lys- og Fløjtetønden *Valhusgrunn* paa c.  $64^{\circ} 05' N.$   $22^{\circ} 05' W.$  er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1144 1932.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:                      Telegr. Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambros, Newcastle
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambros
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambros Grimby
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA                      BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

FOR INTERNATIONAL  
SHIPPING NEWS  
READ

**THE SCANDINAVIAN  
SHIPPING GAZETTE**

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.

PHONE  
2070 - 12610

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

**A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI**

TØRDOK 380'

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmaid"  
Amallegade 38

BRUG

**Holzapfel's****Bundfarver**  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

Tel.-Adr. EKLOP, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**LENNART BACKMAN**(titl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882  
**WASA**

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.  
Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.  
Tel.-Adr. LENNART, WASA**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
**WASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND  
Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.**A.B. VICTOR EK O.Y.**TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.**O.Y. LAINE & NORDLUND LTD.**  
RAUMA & DISTRIKT, FinlandSkibsmæglere — Dampskibsagenter — Befragtning  
Spedition — Assurance — TømmeragenterAgenter for: Finska Ångfartygs Aktiebolaget  
Det Forenede Dampskibsselskab, København  
Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference  
Tel.-Adr. SHIPPING, RAUMA Coders: A. 1 — Scotts 96  
New Zebra — The Boe Code

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

**O. W. HACKLIN & Co.**Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havarilagenter — SpeditørerMedlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening  
Dansk Vicekonsulat**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**  
(Björneborg's District) FINLAND

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

**O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.****KOTKA, Finland**  
**Independent Stevedores**

Members of The Association of Finnish Stevedores.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148**BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST**Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amallegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 35

FREDAG 26. AUGUST 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbande  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Allanterhavel  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Runne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Eshjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Eshjerg  
D/S Phønix, Eshjerg  
Rhederi M. Jøbsen, A/S, Anbenraa.  
D/S, Acliv, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Eshjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**VORT NATIONALE SELSKABS INDSATS** Om foje Tid aabner den Britiske Udstilling her i København, den største Udstilling i hele Nordens Historie, og vel den største Indsats, der endnu er gjort for at opmuntre det dansk-engelske Samarbejde.

Englænderne selv gør her en meget stor Indsats. Naar 500 førende engelske Firmaer har tegnet sig som Deltagere i Udstillingen, betyder dette selvsagt et kolossalt Udlæg af Tid, Arbejde og Penge. Englænderne venter selvfølgelig, at ogsaa vi Danskere gør vor Pligt og bidrager vort til, at dette mægtige Opbud ikke er gjort forgæves, at Udstillingen kommer til at betyde Resultater i Form af Ordre til den britiske Industri.

Det Forenede Dampskibs Selskab, vort store nationale Foretagende, har forstaaet denne moralske Forpligtelse. Dets fremragende Leder, Direktør A. O. Andersen har resolut nedsat Biletpriserne paa Selskabets Ruter for alle Udstillingsrejsende. Dette gælder ikke alene for de engelske Rutebaades Vedkommende. Men hvad der i denne Forbindelse næsten er vigtigere: paa Ruterne fra Norge, Sverige, Tyskland og de øvrige baltiske Lande. Direktør A. O. Andersen har her løst Udstillingens allervigtigste Problem. Det er ikke tilstrækkeligt, at danske Købere og engelske Sælgere mødes paa Udstillingen. Denne er anlagt saa storstilet, at Englænderne med Rette kunde gøre Krav paa, at vi bidrog vort til, at ogsaa andre Nationers Købere kom til København. Her forundrede mange sig over den tilsyneladende Apati, hvormed Udstillingskomiteen behandlede dette saare vigtige Problem. Resolut huggede Direktør A. O. Andersen Problemets Haardknude over. Det skylder vi ham alle Tak for.

**EFTER OTTAWA PROBLEMER** Man kan vist godt sige, at Ottawa-Resultaterne, set med danske Øjne, blev bedre end vi havde ventet. Men den forøgede Smørtold og Bacon-Kontingenteringen betyder selvfølgelig en Spændetrøje for dansk Foretagsomhed, selv om vore engelske Venner har gjort alt for at gøre samme saa lidet snærende som muligt.

Det engelske Marked vil antagelig og forhaabentlig vedblive at være den store Aftager af vort Eksportoverskud. Men nu maa der sikkert gøres et virkelig nationalt Fremstød for at vinde nye Markeder. De sidste Dages Forhandlinger med Tyskland har vist, at den tyske Industri nødig vil undvære det købedygtige danske Marked. Vi maa udnytte denne tyske Chance til det yderste. Handelsøkonomisk set har Tyskland alle Dage høstet de største Fordele ved den dansk-tyske Samhandel. Vi har nu en enestaaende Lejlighed til at bringe den tysk-danske Samhandel paa en mere lige-for-lige Basis. Forhaabentlig vil vore Forhandlere være i Stand til at opnaa saadanne Resultater.

Der gives andre evropæiske Lande, med hvem Handels-samkvem kan udvikles paa tilfredsstillende Maade,

hvis vore Fremstød gøres paa mere rationel, mindre tilfældig Maade end hidtil. Men først og fremmest maa vi vinde os en Plads i Solen for vore Eksportvarer i De Forenede Stater. Vi maa ikke vedblive med at stirre os blinde paa de amerikanske Toldmure — vi maa se at kravle over dem. De er forøvrigt ikke saa høje, som vi i »Frihandelslandet« Danmark indbilder os, at de er. De amerikanske Gennemsnits-Toldsatser er ikke højere end vore, og der eksisterer i Amerika et langt større Publikum end i andre Lande, der ønsker det bedste, selv om Prisen er nok saa høj. Vi har aldrig gjort en virkelig Indsats for at erobre dette, Verdens bedste Marked. De Forenede Stater importerer mere end noget andet Land i Verden — hvis danske Virksomheder virkelig vilde samarbejde, kunde vi med Lethed sikre os vor store Andel af Amerikas mægtige Import.

#### I SAMARBEJDETS AAND

Næppe har noget Møde i Skibsfartens Historie vakt et saadant Røre som International Shipping Conference's Delegeretmøde den 8. Juli. Som *Scandinavian Shipping Gazette* bemærker, begynder selv Redere, der tidligere har været fjendtlig indstillet overfor »kunstige Hjælpebidler«, at indse, hvor tvingende nødvendigt det er at modernisere den internationale Transportvirksomheds Økonomi og at bringe den i Plan med andre Erhverv af international Karakter — Erhverv, der forlængst gennem Karteller og Trusler har reguleret Produktion og Priser. Selv den Fraktion af Norges Redere, der har karakteriseret de fra forskellig Side fremsatte Forslag som »Kvaksalver-Metoder«, mener *Gazetten*, vil følge de engelske Redere paa det tilstundende Oktober-Møde i London. Og der hersker næppe nogen Tvivl om nu, at Englænderne vil »gøre noget«. Det tog Tid at vække dem op til Daad, men naar de først har sat sig i Bevægelse, er de vanskelige at standse, førend de har naaet det Maal, de satte sig selv.

Vi omtalte i vort sidste Nummer, at de Delegerede ved Mødet i London syntes at have større Sympati for en international Oplægningsplan end for den Tvangsofhugning, som Baltic and International Maritime Conference har gjort sig til Talsmand for, og som den forrige tyske Regering erklærede sig villig til at støtte med mange Millioner. Det var nok særlig Lord Essendon's Oplægningsplan, man følte sig tiltalt af — en Plan, der har saa mange Lighedspunkter med den, som Skibsreder, Konsul Chr. Andresen allerede fremsatte i 1924. Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette's* svenske Korrespondent erfarer, føler de svenske Redere sig stærkt tiltalt af Essendon Planen, der ogsaa har stærke Tilknytningspunkter til det Forslag, som Sveriges Redares Fraktgrupp ved et Møde i Helsingborg den 3. Februar 1931 anbefalede til international Antagelse.

Det kan imidlertid ikke skjules, at i England hæver sig indflydelsesrige Røster i Favor af international Tvangsofhugning. Sir Archbald Hurd, *Shipping World's* Redaktør, der staar Runciman og andre fremragende engelske Redere nær, har i længere Tid hamret løs paa det i andre Industrier ukendte Princip: at sælge det kasserede Maskineri — Skibene — til Konkurrenterne. I andre Erhverv kasseres det forældede Maskineri og sælges som gammelt Jern. Skibsfartens finansielle Stabilitet, siger han, er blevet svækket af denne misforstaede Omsorgsfuldhed for de udrangerede Skibe. Ogsaa Liverpool-Redernes Organ, *Journal of Commerce*, gaar drabeligt i Breschen for rationel Ophugning. I det store og hele følger nævnte Blad Baltic and International Shipping Conference's Ophugningsplan. Som bekendt udarbejdede Conferencen's Præsident, Mr. W. A. Souther i Newcastle, denne

Plan, der kunde realiseres ved Opkrævning af en mindre Afgift paa al Tonnage, der besøgte de paagældende Landes Havne. Den svenske Skibsreder Em. Högberg har i disse Dage offentligt prøvet Virkningerne af dette Ophugningssystem. Han kommer til følgende Resultat:

»Der findes ialt 208,000 Brutto Tons svenske Skibe, bygget før 1895, og 201,000 Tons bygget i Aarene 1896—1905. De Skibe, som Staten efter Planen skal købe til Ophugning, inddeles i to Kategorier, den ene omfattende Skibe paa 2,000 Brutto Tons, for hvilke Rederne skal have 40 Kr. pr. Ton, den anden omfattende Skibe paa over 2,000 Tons, for hvilke Betalingen skal være 35 Kr. pr. Ton.

Udgifterne vil med disse Tal som Grundlag blive ialt 15,858,500 Kr. Der er nemlig 178,600 Tons Skibe paa højst 2,000 Tons, bygget før 1895, hvilket med 40 Kr. pr. Ton giver 7,144,000 Kr. Over 2,000 Tons, er der ialt 30,000 Tons, som efter 35 Kr. pr. Ton giver 1,050,000 Kr. For Skibe paa højst 2,000 Tons, bygget i 1896—1905, tilsammen 124,500 Tons, skulle Betalingen efter 40 Kr. blive 4,980,000 Kr., og for Skibe bygget i samme Tidsrum, men over 2,000 Tons, tilsammen 76,700 Tons, bliver Beløbet, efter 35 Kr. ialt, 2,684,500 Kr.

Staten skal imidlertid som bekendt efter Planen have Dækning for disse Udlæg gennem en særskilt Skibsafgift. Til Sverige ankommer aarlig ca. 17 Mill. Netto Tons svensk og udenlandsk Tonnage, hvoraf godt Halvdelen er udenlandske Skibe. Beregner man af denne Tonnage en Afgift paa 20 Øre pr. Netto Tons, indgaar der aarlig 3.4 Mill. Kr., og for Sveriges Vedkommende skulde Staten saaledes faa Dækning til Planens Gennemførelse inden fem Aars Forløb.

Som bekendt havde den forrige tyske Regering erklæret sig villig til at tilskyde af Statens Midler ikke mindre end 23 Millioner Rmk. *Scandinavian Shipping Gazette's* Hamborg-Korrespondent meddeler nu, at von Papen's Regering paa Grund af Rigets Pengeknaphed har nedsat dette Tilskud til 12 Millioner Rmk. Med dette Tilskud vil 400,000 Tons gammel Tonnage blive ophugget, hvorfor Rederne altsaa vil faa 30 Rmk. Hamburg-Amerika Linien og Norddeutscher Lloyd vil paa denne Maade komme af med 100,000 Tons hver. De øvrige 200,000 Tons vil blive fordelt paa Hansa, Hamburg-Süd og de andre tyske Selskaber.

I Italien har Regeringen allerede for et Aar siden bevilget et større Beløb til Ophugning af forældet Tonnage. Nu har Rederne i Begyndelsen af August henvendt sig til Greve Ciano di Cortellaze, den italienske Trafikminister, om Regeringsstøtte til Ophugning af yderligere 200,000 Tons gammel Tonnage. De italienske Redere anmodede om 25 Lire pr. Ton, og Regeringen har allerede bevilget de ønskede 5 Millioner Lire. Medens de tyske Redere ikke selv faar scrap Værdien af deres Skibe, tilfalder denne de italienske Redere, hvis Statstilskud jo ogsaa er betydeligt ringere end deres tyske Kollegaers. Men uheldigvis er Værdien for scrap i Øjeblikket yderst ringe i Italien som alle andre Steder, saa de italienske Rederes Tab ved denne Ophugnings-Transaktion er ikke ubetydeligt. De mener imidlertid, at Ophugnings-Politikken alligevel vil betale sig for dem — der er intet, der ødelægger Fragtmarkedet i højere Grad end den billige Tonnage, hvormed Verdensbankernes kortsynte Realisations-Politik i Øjeblikket belejrer Markedet.

*Antel G. J. J. K.*

## ER DANSKERNE INTERESSERET I BUGSERINGEN I MALMØ?

Der har i de sidste Maaneder været diskuteret ivrigt i den svenske Presse, hvorvidt det skulde tillades danske Bugserbaade at udføre Bugseringer i Malmö, og Malmö Bogseraktiebolag har fornylig afgivet et nyt Indlæg til Kommerskollegium, hvori man fastholder Kravet om Foranstaltninger til Forhindring af Konkurrencen fra udenlandsk Side vedrørende Bugsering i svenske Havne.

For at faa et Indblik i de faktiske Forhold, har vi forelagt Sagen for Direktør Kim Bærentzen, De Forenede Bugserelskaber, der beredvilligt gav os de nødvendige Oplysninger.

Hvorledes opstod oprindeligt den Situation, at danske Bugserbaade udførte Bugseringer i Malmö Havn, spørger vi Direktør Bærentzen?

Sagen skriver sig fra engang i Foraaret, hvor der fra Kockums Verftsaktiebolags Side blev rettet Henvendelse til De Forenede Bugserelskaber om at sende et Par Bugserbaade til Malmö til Bugsering af nogle større Dampere, idet man udtalte, at der var Mangel paa Bugserbaade i Malmö, og Assistanzen var haardt paakraevet. Paa Basis heraf afsendte De Forenede Bugserelskaber straks et Par Baade, intel anende at man fra svensk Side vilde opfatte dette som Forsøg paa Konkurrence.

Var der fra dansk Side Tale om Dumpingpriser i Konkurrencehensigt?

Nej, ingenlunde. Vort Tilbud blev afgivet paa Basis af vore almindelige Takster, der giver os en rimelig Fortjeneste.

Er De Forenede Bugserelskaber i det hele taget interesseret i at udføre Bugseringer i Malmö, og indlade sig paa Konkurrence med Malmö Bogseraktiebolag?

Nej, absolut ikke, vi ytrer ingen Ønsker i den Retning. Vi har senere været anmodet om alter at sende Bugserbaade til Malmö, men vi har renonceret herpaa, netop fordi vi ikke agter at konkurrere med vore svenske Kolleger, saa Svenskerne kan spare sig deres Ængstelse.

Som man vil se, synes hele denne Diskussion at være »en Storm i et Glas Vand«; fra dansk Side vil der ikke blive paaført Malmö Bogseraktiebolag nogen Konkurrence.

At man fra interesseret svensk Side er af den Opfattelse, at Malmö Bogseraktiebolags Takster er for høje, er vel nok den oprindelige Aarsag til hele denne Affære, og dette Synspunkt er muligt berettiget, set paa Basis af de danske Takster. De sidste Maaneders Begivenheder vil utvivlsomt medføre, at Bugsertaksterne i Malmö bliver taget op til Revision, og bliver Resultatet en Reduktion af Taksterne, er Hensigten naaet.

Sv.

## ET RADIO JUBILÆUM

I 1907 fik det første danske Handelsskib Radio-Installation. Det var »Hellig Olav«, og Det forenede Dampskibsselskab viste dermed ikke alene en dansk Opfindelse »Poulsen-Buen« sin Bevaagenhed, baade synligt og »horligt«, men indledede samtidig en Epoke i sin egen Historie, som har sat sine Spor i hele den danske Radioudvikling. Lad os slaa fast, at vor berømte Landsmand Valdemar Poulsen i Oktober Maaned i Aar fejrer sit 25 Aars Jubilæum for »Buens« første praktiske Anvendelse, og D. F. D. S. samtidig kan holde sit 25-Aars Radiójubilæum. Vi ved ikke, hvilken Aarsag der kan tilskrives dette Jubilæum indenfor D. F. D. S. — Var det en Haandsrækning til dansk Opfindelse og Virksomhed? — eller var det lutter Forudseenhed? — Vi tror paa begge Dele, hvis vi tør lægge Selskabets storlaaede Foretagsomhed paa Radioomraadet til Grund for vor Anlagelse. Navnlig har de sidste 10—12 Aar været præget af »Radio-Aktivitet«. — Vi husker de berommelige Samtaler fra »United States« i Kristianafjorden til København; de første Forsøg af denne Slags der

overhovedet har fundet Sted; s.s. »Aalborghus« som de jyske Radiolytters »egen« Radiofonistation; den traadløse Overførsel af Billeder og Breve fra »Hellig Olav« og mange andre Fortæelser. Navnlig har Foregangsaanden, som siden 1907 har knæsat Traditionen, været en Hjælp af uvurderlig Betydning for den danske Skibsfart; Kortbølgetelegrafien er blevet opdyrket igennem Selskabets Skibsforbindelser fra fjerne Have til Danmark, og Radiotelefonien har vundet sin Plads i Fremtidens Skibskorrespondance ved de Forsøg og faste Installationer, der er foretaget i mange af Selskabets Skibe — og sidst men ikke mindst — har dette initiativrige Arbejde bidraget til, at Statens Land-radiotjeneste har faaet den Impuls, som er en Betingelse for Skibs-radiotjenestens Trivsel.

D. F. D. S. har Ret til at betragte sit Radio Førerskab med Stolthed; i Taknemlighed maa vor hjemlige Skibsradio indenfor alle Afskygninger hylde det store Initiativ, som begyndte for 25 Aar siden, og som i de sidste 10 à 12 Aar har ført Selskabets Radio-position frem til en Pryd for vort Land.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 23. Aug. 1932.

Der er ingen Forandring i Fragtmarkedet fra sidste Uge; de Markeder, hvor der med rimelig Grund var ventet en noget livligere Forretning med deraf følgende strammere Rater, har endnu ikke opfyldt disse Forventninger. Noget bedre har det været hist og her, men ikke tilstrækkeligt til at give Følelsen af, at Fragtmarkedet staaer foran en generel Bedring. Den disponible Tonnage — til Trods for en Rekord-Oplægning — er endnu for stor til det øjeblikkelige Behov, og Forholdene rundt omkring i Verden er endnu desværre for usikre til at nogen kan eller tør disponere paa længere Sigt. Der skal selvfølgelig ikke meget til, hvad Rater angaar, for at Fragtmarkedet kan blive bedre, end det har været i hele dette Aar, men det er ikke bare en midlertidig Ophlussen, som behøves for at bringe Skibsfarten nogenlunde paa Fode.

## TRÆLASTMARKEDET

fortsætter lige daarligt med yderst faa Laster og helt umulige Rater. For Afskibning over næste Sæson udbydes nu en Del Kontrakter for Props og Pulpwood, bl. a. 50,000 Fv. fra Leningrad til Calais à ca. 25/- med fri Lastning, og de andre Noteringer ligger paa et lige saa lavt Niveau. Nu er der vel ingen, der entrerer paa disse Spekulationstilbud til de opgivne Rater, men Befragterne mener vel, at Bunden er naaet og har vist ikke noget imod at slutte allerede nu. For prompt Lastning rapporteres sluttet:

525 Std. Hango/Cardiff 36/-. 800 Fv. Bjørkø/W. Hartlepool 30/6. 1,000 Fv. Bjørkø/Sunderland 30/-. 500 Std. Kotka/London (part cargo) 28/-. 700 Fv. Jacobstad/Boness el. Grangemouth 28/-.

Noteringer: 400 Std. Haukipudas/London Okt. 41/42/6d. 5/6.000 Fv. 1/2 Syd-Finland/Manchester 1933 34/- try more.

## OPLYSNINGER OM ØKONOMISKE OG ERHVERVSMÆSSIGE FORHOLD I DANMARK I JULI 1932

Den danske Landbrugsudførelse var i Juli Maaned for Flæsk og Æg betydelig større, for Smør og Kød noget mindre end i den tilsvarende Maaned i 1931; idet den gennemsnitlige ugentlige Udførsel udgjorde for Smør 31,841 hkg (Juli 1931: 34,619 hkg) for Æg 1,250,000 Snese (1,121,700 Snese), for Flæsk 77,014 hkg (70,745 hkg) og for Kød og Kreaturer 7,675 hkg (10,647 hkg).

Priserne paa de udførte Produkter var for alle Varer noget lavere end i den tilsvarende Maaned i 1931, idet Gennemsnit af de officielle Uge-Noteringer var for Smør 170 Kr. (Juli 1931: 190 Kr.) pr. 100 kg for Æg 0,82 Kr. (0,86 Kr.) pr. kg, for Flæsk 0,76 Kr. (0,80 Kr.) pr. kg og for Kød 0,22 Kr. (0,36 Kr.) pr. kg levende Vægt.

Vareomsætningen med Udlandet udgjorde i Juni Maaned for Indførselens Vedkommende 86,6 Mill. Kr., for Udførselen 90,7 Mill. Kr., saaledes, at der var et Udførselsoverskud paa 4,1 Mill. Kr., medens der i Juni Maaned 1931 var et Indførselsoverskud paa 12,9 Mill. Kr. For første Halvaar var der i 1932 ialt et Indførselsoverskud paa 39,7 Mill. Kr. mod 41,5 Mill. Kr. i 1931.

Det statistiske Departements Engrospristal gik i Juli Maaned op med 2 Points fra 113 til 115; af de enkelte Grupper var der navnlig Stigning for vegetabiliske og animalske Levnedsmidler, henholdsvis 4 og 5 Points; — derimod gik Gødningsstoffer 5 Points ned.

Fragtratetallet gik i Juli Maaned op fra 86.3 til 86.5, Stigningen skyldes udelukkende £- og \$-Kursens Stigning, idet Fragterne nærmest var nedadgaende.

Den gennemsnitlige ugentlige Omsætning paa Københavns Børs af Obligationer og Aktier udgjorde i Juli Maaned for Obligationer 5.3 Mill. Kr., for Aktier 0.9 Mill. Kr. (Juni 6.2 og 0.8 Mill. Kr.); i Juli 1931 var de tilsvarende Tal 4.6 og 1.3 Mill. Kr. I Indeks for Kurs-Noteringerne var der i Juli Maaned Stigning baade for Obligationer (fra 81.3 til 83.6) og for Aktier (fra 66.5 til 67.5). Sammenlignet med Juli 1931 var der Nedgang saavel for Obligationer, fra 97.5 til 83.6, som for alle Aktiegrupper, idet Indeks for Banker var 62.2 (Juli 1931: 79.6), for Rederier 42.7 (74.6), for Industriselskaber 70.3 (84.7), for andre Selskaber 81.2 (88.2), og det samlede Indeks 67.5 mod 84.2 i Juli 1931.

### FRAGTBERTNINGEN fortsat

*Leningrad:* 700 Std. Bremen 36/-. 875 Std. Brussel Kanalen ca. 37/6d. 675 Std. Antwerpen ca. 36/6d. 640 Std. Middlesbro ca. 38/6d. 1,200 Fv. Calais/Rouen ca. 29/6d.

*Hvidehavet:* Archangel: London 1,000 std. 44/- 45/-, Rotterdam 1,300 std. 41/-, Antwerpen 760 std. 46/-, Garston 16/2,100 std. 45/-; Soroka/Cardiff 9/1,300 std. 45/- 44/-.

### KUL, KOKS etc.

Markedet er fast med smaa Rateforbedringer. *Tyne:* København 2,600 T. Koks 6/6, København 1,200 T. Kul 5/3, Rønne 1,150 T. 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Nakskov 2,000 T. 4/6d., 1,100 T. 5/3; *Leith:* Vejle 2,100 T. 4/6d., Haderslev 1,700 T. 4/6d.; *Methil/Lindholm Pier* 2,800 T. 4/3; *Glasgow/Nykøbing F.* 1,100 T. Koks 7/9d. London/god dansk Havn 15/1,800 T. Koks ca. 6/6. Newport/Helsingør 2,500 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Danzig/god dansk Havn noterer 5/9d. 8/1,000 T., 4/6 4/9d. 2/2,500 T. Danzig/Dublin 2,200 T. 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 2,000 T. 6/6d. fri Losning.

### MIDDELHAVET etc.

Antallet af Laster er yderligere indskrænket og Raterne, specielt til Vest Italien og Alexandria, endnu lavere. *Wales/Genua* ses sluttet til 5/3 for 7,500 T., *Alexandria* 6/- 5,800/8,000 T.; *Tyne/Alexandria* betalte 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for 4,600 T., *Genua* 6/3 5,000 T., 6/- 6,800 T., *Savona* 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 8,200 T., *Porto Ferrario* 5/9d. 8,000 T., *Leith/Vest Italien* 3,200 T. 8/- 5,200 T. 6/6d.; *Danzig/Vest Italien* 9/9,500 T. 6/8d., *Rotterdam/Genua* noterer 5/9 7/7,500 T., 6/3 4,000 T. De hjemgaende Laster byder ikke paa noget nyt. Slutninger: *Bona/Workington* 4,600 T. 5/9d., *Algiers/Middlesbro* 5,400 T. 5/6d.,

*Huelva/Philadelphia* eller *Baltimore* 55/8,000 T. 10/9d.-11/-. *Mariupol/U.S.A.* 6/6,600 T. 10/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., *Mariupol/Rouen* 55/6,000 T. 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. *Cadiz/Monte Video* 5,600 T. Sak 12/9, *Sortehavet/U.K. Kont.* 9/6d. og 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., *Donau/Antwerp-Hamburg* 14/- 6,300 T., 14/3 5/5,500 T., 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 7,000 T.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaende er sluttet: *Emden/U.S.A.* 6,000 T. Kul 6/6, *Swansea/Montreal* 5,500 T. 6/3, *Leith/Thre Rivers* 4,000 T. 6/6d., og det er ikke store Sager. *Montreal* booker parcels til A/R til 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c, *Hamburg* 7c og noterer 10c *Danmark/Sverige*. Flere Baade har faaet Ordre til at gaa hjem i Ballast fra *Montreal*. Fra Nordstaterne offereres enkelte Kul-, Salpeter og Beg-Ladninger til de samme lave Rater, og *Cuba/U.K. Kont.* indikerer 14/- 3/5,000 T., 13/- large, 15/- 16/- 3/3,500 T. *Casablanca*, 15/- 6,500 T. *Gøteborg*.

*Pacific* opererer kun i parcels.

### SYDAMERIKA

Det lille Tilløb til Bedring i de udgaende Kulrater lader til at være blæst bort og Tonnagen offereres villigt til 9/- *B. Aires*, 8/- *Rio*, *Wales Lastning*, ca. 9/- fra *Rotterdam* til *B. Aires* og 9/9 *Danzig/B. Aires*.

Kornfragterne er hverken bedre eller daarligere. Per *September* indikeres 14/6d. large, 15/6d. handy, og *Oklt.* 15/- 15/6d. 5,500 T. *Basis San Lorenzo/U.K. Cont.* *Necochea/Antwerpen* betalte 14/- 7,600 T. pt., *B. Blanca/London-Hull* 13/6 6,800 T. *Aug./Sept.* *B. Aires/Trondheim/Åhus* range 14/6d. 6,800 T. pt., *San Lorenzo/Bergen/Stockholm* range 5,500 T. 16/- *Aug.*

### ØSTEN

Syd *Australien/Europa* er kommet op i 26/- med 24/6 fra *Vestlandet*, og *Victoria/Shanghai* 15/-. For ny Høst indikeres: 25/- *Vest* 26/6 *Syd*. *Saigon/Marseille* noteres i 24/- 25/-. *B.eira/Glasgow* 17/- *Okt./Novb.* *Beira/U.K.H/H* 16/- *Option Danmark* 17/6 *Oklt.* *Philippinerne/U.S.A.* 7,000 T. *Sept.* \$4.75. *Fiji/U.K. Cont.* 6,500 T. 27/6d.

### TIME-CHARTER

7,700 m/v del. *Gulf/redel.* *Plate 70 c.* 5,000 m/v del. *Montreal redel.* *Plate 80 c.* *Vestindien:* 5,300 T. *Rundrejse* 70 c. 4,650 T. *Rundrejse* 80 c. 3,300 T. *Rundrejse* 85 c. 2,400 T. *Rundrejse* 95 c.

*Trip:* 9,300 T. del. *Norfolk red. nt. Kont.* 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c.

## LILLE NEDGANG I OPLÆGNINGERNE

Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægnings-Statistik udviser en lille Nedgang fra sidste Uge. Denne Uge er Skibenes Antal 100, repræsenterende 249,849 Bruttotons og 397,740 Dødvægttons.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Juli 1932

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i Juli været 18,000 Registertons mindre end i Maanedn forud og 1,055,000 Registertons mindre end i Juli 1931. Forskellen i Tusinde Registertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for Juli sammenlignet med:

	Juni 1932	Juli 1932
Nieuwe Waterweg.. plus	61	plus 423
Rotterdam .....	4	263
Antwerpen .....	—	286
Hamburg .....	79	346

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg er gaaet tilbage i Forhold til den foregaaende Maaned og udgør nu 80,0 pCt., hvilket betyder en Fremgang i Forhold til Juli 1931, hvor Rotterdams Andel kun udgjorde 76,2 pCt.

Forholdet imellem Rotterdam og Antwerpen er omtrent det samme som forrige Maaned: Juli 48,23 til 51,77 mod 48,15 til 51,85 i Juni. I Juli 1931 var Forholdet 48,18 til 51,82.

Nieuwe Waterwegs og Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa de tre Storhavne er gaaet noget frem i Juli. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel som følger:

	Juli 1932	Juni 1932	Juli 1931
Nieuwe Waterweg ..	35,55	34,06	36,43
Rotterdam .....	(28,44)	(28,23)	(27,77)
Antwerpen .....	30,53	30,40	29,86
Hamburg .....	33,92	35,51	33,71

I de første 7 Maaneder var Tilførslerne til Rotterdam:

	1932 Ton	1931 Ton
Stenkul .....	500.000	585.000
Erts .....	1.291.000	2.781.000
Jordolier .....	363.000	502.000
Spiseolier .....	60.000	42.000
Korn .....	2.163.000	1.899.000
Korn (Sække) ....	1.866.000	2.356.000

## UDFØRSLERNE AF POLSKE KUL OVER DANZIGS HAVN I JUNI MAANED 1932

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn i Løbet af Juni Maaned er udført ialt 219,847 Tons Kul, deraf til Danmark 44,546 Tons mod 210,778 Tons, deraf til Danmark 28,221 Tons i Maj Maaned 1932. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig .....	69,351
Danmark .....	44,546
Sverige .....	36,033
Italien .....	31,939
Norge .....	25,633
Finland .....	11,325
Belgien .....	1,020
<b>Tons..</b>	<b>219,847</b>

## SKIBSFARTEN PAA DANZIGS HAVN I JULI MAANED 1932

Antallet af de i Juli Maaned indgaaede Skibe var 416 med 220,161 N. R. T. mod 351 Skibe med 196,371 N. R. T. i Juni Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 423 med 228,117 N. R. T. mod 343 Skibe med 188,031 N. R. T. i Juni.

Af de i Juli indgaaede Skibe indgik 258 med 134,871 N.

## OVERSIGT OVER

Antallet af Skibe og Tonnagemængde — Fordelt efter Nationalitet — Indgaaet til Rotterdam i Juli Maaned 1932, samt Antallet af udgaaende Skibe i samme Maaned.

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Dampskibe)	Netto-Tons	med Ladr.	i Ballast
U. S. A. ....	7	23,743	8	
Belgien .....	1	2,087		
Danzig .....	2	11,735		2
Danmark .....	11	20,894	9	3
Tyskland .....	184	219,913	176	20
Estland .....	1	805		1
Finland .....	10	13,651	10	
Frankrig .....	51	65,921	45	2
Grækenland .....	8	22,914	2	4
Storbritanien .....	167	273,300	132	33
Italien .....	12	33,271	7	3
Jamaica .....			2	
Japan .....	5	26,386	3	2
Jugoslavien .....	1	3,783	1	1
Lettland .....	2	2,033		3
Nederlandene .....	222	283,540	171	23
Norge .....	46	91,087	29	15
Polen .....	6	3,816	6	1
Portugal .....	3	4,857	3	
Rusland .....	5	7,690	6	
Spanien .....	4	9,164	4	2
Sverige .....	41	66,353	35	6
<b>Total ..</b>	<b>789</b>	<b>1,186,916</b>	<b>649</b>	<b>121</b>

Ialt udgaaet i Juli: 770 Skibe.

R. T. i Ballast, medens 29 Skibe med 16,403 N. R. T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juli 1932 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 557 med 361,166 N. R. T. og af de udgaaede Skibe 551 med 377,850 N. R. T.

Den danske Tonnage var med 70 Skibe med 39,321 N. R. T., Nr. 2 efter Tyskland med 147 Skibe med 46,508 N. R. T., som Nr. 1, Nr. 3 er Sverige med 88 Skibe med 36,456 N. R. T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe	Tonnage
Danzig .....	5	703
Danmark .....	70	39,321
Tyskland .....	147	46,508
England .....	9	11,357
Estland .....	12	5,056
Finland .....	10	6,289
Frankrig .....	8	9,940
Grækenland .....	3	7,205
Holland .....	13	3,140
Italien .....	5	1,795
Jugoslavien .....	1	2,680
Lettland .....	2	7,309
Litauen .....	2	599
Norge .....	13	9,114
Panama .....	3	396
Polen .....	20	18,526
Sverige .....	88	36,456
Ungarn .....	1	1,344

## ★ PERSONALIA ★

## Konstitueret Skibsmægler i Korsør

I Stedet for afdøde Konsul L. Jepsen er dennes Søn, Prokurist Jørgen Ulrich Jepsen konstitueret som Skibsmægler i Korsør.

## Direktørudnævnelse i Ø. K.

Prokurist, Konsul Valdemar H. Jacobsen er indtraadt i Det Østasiatiske Kompagnis Direktion. Den ny Direktør har været knyttet til Ø. K. siden 1912, da han ansattes som Assistent ved Agenturet i Harbin.

## Fødselsdag

Kaptajn C. Albertsen, Fører af Damperen »Manø«, fylder Torsdag d. 25. August 50 Aar.

## DØDSFALD

Lodsformand W. L. Gunnensen fra Albue Lodseri er den 16. ds. pludselig afdøet ved Døden. Lodsens var netop kommet ombord i Ø. K.s »Selandia«, der skulde lodes ind til Nakskov Skibsværft, da han ramtes af et Hjerteslag. Fra »Selandia« kaldtes Lodsbaaden straks tilbage og bragte Lods Gunnensen i Land, men den tilkaldte Læge kunde intet udrette. Lods Gunnensen blev 57 Aar gammel og havde været Lods i 34 Aar ved Albue Lodseri.

Kaptajn L. P. Bennetzen, Rudkøbing er afdøet ved Døden. Kaptajnen havde i mange Aar været Fører af Damperen »Langeland«.

Havnefoged H. L. Jepsen, Horsens.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

## FREDERICIA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**FREDERICIA**TELEFON 929 .: BANKKONTO: FREDERICIA PRIVATBANK A/S  
TELEGR.-ADR.: "THURØEHANSEN", CODE: A.B.C. 5TH EDITION

## AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAGT 1876)**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 101H ED. 87 09 464

## FREDERIKSHAVN

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**NIC. PEDERSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“

Jydsk Telf. 10.

## AARHUS

## HOBRO

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## HOLBÆK

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SIIIPROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KJØGE

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**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

## BANDHOLM

## KORSØR

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. 6 - 16 - 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## FAABORG

## KØBENHAVN

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning



### Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Strandgade Værft, satles i Lordags en Damp- værftels Byggenummer 600, bygget for Regning Unionen af De socialistiske Sovjet-Republiker i Vandet.

Skibet bygges til Bureau Veritas' højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

183' 0" X 34' 6" X 13' 11" og Bæreevnen er ca. 900 Tons d.w.

Afobningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Indiga«.

Følgende Herrer repræsenterede Sovjet-Republikkerne ved Afobningen:

Hr. Minister Kobezkiy, Hr. Nepomniastschi, Chef for U. S. S. R.s Handelsrepræsentation, Hr. Ingeniør Senatoroff, Hr. Sekretær Jørgensen.

### Brand paa Nakskov Skibsværft

Tirsdag Aften opstod der Brand i en af de store Bed- dinger, hvorpaa der i Øjeblikket staar en Nybygning, el 11,000 Tons Tankskib til Hvalfangerselskabet »Norge« i Larvik. Af Beddingen brændte ca. en Trediedel og en stor Del af Bunden paa det store Skib. Den anrettede Skade er meget betydelig og medfører en større Forsin- kelse af Arbejdet. Forskibet paa Nybygningen maa anla- gelig bygges helt om, da Pladerne har været glødende og mange af dem er vredet og buet.

### Danske Banan Skibe

Damperen »Edith« tilhørende Konsul Lauritzens Rederi har nu faaet dansk Køleanlæg for Frugtfart installeret hos Helsingør Skibsværft, og er gaaet til England for Bunkers, for at fortsætte til Vestindien. Rederiets to andre Baade »Betty« og »Erna« faar ligeledes Køleanlæg installeret.

### Den czechoslovakiske Zone i Hamborgs Havn

Generalkonsulatet har bragt i Erfaring, at der skal være bevilget 4.5 Millioner Kroner til en Udvidelse af den cze- kiske Frihavnszone i Hamborgs Frihavn. Bevillingen sig- es at være indeholdt i en Bevilling paa ca. 200 Milioner czechiske Kroner til andre czechoslovakiske Anlæg.

Firmaet Christiani & Nielsens Datterselskab i Hamborg er allerede beskæftiget med Arbejde i den hamborgske Fri- havnszone, og man har derfor idag gjort dette Firmas Bestyrelsesmedlem, Excellence, Admiral von Karpf, bekendt med foranstaaende.

### Islandsk Dampskibsselskab

Et Underskud paa 57,309 Kroner

Eimskipafjælag Islands (Islands Dampskibsselskab) har udsendt sin Aarsberetning for Aaret 1931. Selskabet har nu seks Skibe.

Ifølge Beretningen har Selskabets Bruttoindtægt beløbet sig til 3,629,937 Kr. imod 2,996,865 Kr. i 1930. Trods dette har Selskabet dog haft et Underskud paa 57,309 Kr. som Følge af Afskrivning paa Selskabets Skibe og andre Ejen- dele.

Den første Halvdel af Regnskabsaaret viste en ikke ringe Fremgang i Varetransporten, særlig Udførslen af Varer, mens den sidste Halvdel af Aaret viste en stærk Nedgang i saavel Varetransport som Passagerantal som Følge af Kriseforanstaltningerne i Island. Selskabet har i Aarets Løb oprettet en ny Rute, nemlig til Holland og Belgien, da Indførslen fra begge disse Lande til Island er i Tiltagende. Selskabets Pensionsfond beløb sig i Aaret 1930 til 381,803 Kr. og er i Aaret 1931 forøget med 18,060 Kr.

### Paa Hvalfangst

Fra Norge meldes, at Hvalfangstexpeditionerne er ved at forberede Afrejsen, de vil forlade Vestfoldbyerne i de sid- ste Dage af denne Maaned og i Begyndelsen af Septem- ber.

Det første Kogeri som afgaar er »Sir James Clark Ross«, dernæst følger »Svend Foyn«, »Tafelberg«, »Kos- mos II«, »Thorshammer«, »Ole Wegger«, »Solglimt«, »Southern Princess«, »Southern Empress«, »Vestfold«, »New Sevilla«, »Skytteren«, »Saragossa«, »Sourabaya« og »Lancing«.

»Lancing« er i Øjeblikket i Gøteborg for de nødvendige Reparationer, den ventes at afgaa fra Larvik i Begyndelsen af September med 200 Mand.

### Forlis i 1931

I Følge officiel Opgørelse fra Søfartsministeriet forliste der i 1931 20 danske Sejlskibe med ialt 1000 Tons og 4 Dampere med ca. 4000 Tons. Af Strandinger paa danske Kyststrækninger forekom 23 danske og 16 udenlandske Sejlskibsstrandinger samt 12 danske og 24 udenlandske Dampskibsstrandinger. Tager man Søulykker og Søskader, viser Statistikken ialt 114 Sejlskibe og 118 Dampere.

### Kan Skibsførere faa Krisehjælp?

Socialministeriet har faaet forelagt Spørgsmaalet, om Skibsførere kan faa Krisehjælp. I Henhold til Loven af 19. Oktober 1931 kunde det ske, men Københavns Magistrat har nu meddelt Skibsførere, der paaany søgte Krisehjælp, at Understøttelse efter Loven af 23. Juni i Aar er nægtet med den Begrundelse, at den paagældende ikke kan betrag- tes som »Lønarbejder«. Paa Grund af Spørgsmalets store Interesse har »Den alm. danske Skibsførerforening«, da saa mange Skibsførere er ledige, anmodet Socialministeriet om at træffe Afgørelse i Sagen.

### Trafikken i Sundet

I Ugen fra 31. Juli til 6. August har 130 Sejlskibe og 256 Dampskibe passeret Drogdens Fyrskib for nordgaa- ende og 122 Sejlskibe og 258 Dampskibe for sydgaende.

I samme Tidsrum har 63 Sejlskibe og 264 Dampskibe passeret Lappegrundens Fyrskib for sydgaende og 58 Sejlskibe og 262 Dampskibe for nordgaaende.

### Oplagte Skibe i Amsterdam pr. 1. August 1932

Konsulatet indberetter, at der ifølge Meddelelse fra Am- sterdams Havnemester var oplagt 66 Skibe med 332,496 Brutto Reg. Tons pr. 1. August 1932 mod 64 Skibe med 321,307 Brutto Reg. Tons pr. 1. Juli 1932.

### Skoleskibet »Fano«

som nu i et Par Aar af Konsul Lauritzen har været drev- vet som Last- og Skoleskib, har i den Tid udført adskil- lige Rejser med Laster fra England til Sverrig, derfra og fra Finland til Kontinenthavne, og er nu paa Vej fra Bergen til Island for at indtage en Sildlast til Gdynia. Fano har 6 Elever om Bord. Fra kompetent Side med- deles, at med Hensyn til Undervisning, da bliver der naturligvis ikke saa megen Tid hertil som om Bord i et stort Skoleskib, der ikke har med Lastning at gøre; men Eleverne lærer paa Vagten i Praksis og benytter Gang efter Gang mange af de Ting, som Kadetterne i et stort Skoleskib lærer paa Skolebænken og kun efter- haanden faar Lejlighed at prøve. »Fano« har jo kun ganske faa Elever — 3 paa hver Vagt — saa der bliver god Lejlighed, og denne Lejlighed benyttes ogsaa.

### Skoleskibet »Niobe«

Det sunkne Skib »Niobe«, som fra Ulykkesstedet er slæbt under Vandet ind til Kiels Havn, er blevet hævet.

I alt har man fundet 34 Lig i Skibets Indre. De øvrige 35 Omkomnes Lig maa allsaa være faldet over Bord ved Ulykken, eller ogsaa er de under Transporten ind til Kiel faldet ud af Skibet.

### AARHUS

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

s.s. *Benderich* af Leihl, 3,294 N.T., fra Østasien med Soya- bønner.  
Bark *Vanja* af Parnu fra Finland med Trælast.  
s.s. *Britta*, af Lerberget fra fra England med Kul.  
s.s. *Lissa* af Glasgow fra England med Kul.  
s.s. *Liana* af Lerberget fra England med Kul.  
s.s. *Wm. Th. Mallory* af København fra Danzig med Kul.  
s.s. *Stadion II* af Oslo fra Gøteborg, Stykgods og Papir.  
m.s. *Bladland* af Gøteborg, indladet Olive til Middelhavet.  
s.s. *Borgila* af Oslo, fra Skien med Salpeter.  
s.s. *Rhone* og s.s. *Flora*, indladet Landbrugsprodukter.  
s.s. *Charkow* af Kbhvn., fra Antwerpen via Kbhvn., Styk- gods.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. 8. 1932

LONDON.....	18,78	MADRID.....	43,90
NEWYORK.....	543,50	AMSTERDAM.....	219,83
BERLIN.....	129,60	STOCKHOLM.....	96,60
PARIS.....	21,45	OSLO.....	94,20
ANTWERPEN.....	75,40	HELSINGFORS.....	8,15
ZÜRICH.....	105,95	PRAG.....	16,20
ROM.....	28,05		

## POSITIONSLISTE

PR. 23. AUGUST 1932

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. London 18.8.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Aalborg 18.8.  
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. Baloum 12.8.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 19.8.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Grao 17.8.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Rio 16.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Valencia 24.8. til Almeria.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 16.8. til Aden.  
 s.s. *Assund*, Petersen, afg. Norfolk 16.8. til Havana.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. San Francisco 20.8. til Los Angeles Harbor.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Manila 17.8.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 22.8.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Holbæk 21.8.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Gøteborg 29.7. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Casablanca 16.8.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.  
 s.s. *Askø*, Larsen, ank. Tyne 20.8.  
 m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Newcastle 16.8.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, afg. Port Said 15.8. til Carontes.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, ank. Kbhvn. 18.8.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. La Libertad 17.8.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin 24.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. St. Thomas 17.8.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, afg. Leith 16.8. til Barcelona.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Dakar 8.8. til Bordeaux.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. La Pallice 21.8.  
 m.s. *Bornholm*, afg. Newport News 20.8.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 20.8.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leith 20.8. til Thorshavn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Santa Fe 20.8.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 20.8.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Antwerpen 29.8. til Casablanca.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Santiago 18.8.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Madeira 17.8. til Kbhvn.

m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Port Said 5.8.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 26.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Tama 5.8.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Skagen 17.8.  
 s.s. *Cyriel*, Farup, afg. Panderma 16.8. til Le Havre.

## D

s.s. *Dagmar*, Kolster, afg. Kbhvn. 27.8. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Antwerpen 9.8. til Derindje.  
 s.s. *Danhild*, Bosch-Kronika, ank. Leningrad 17.8.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Penang 12.8. til Aden.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Rotterdam 23.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 29.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 3.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 20.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Effe Mærsk*, ank. Garston 10.8.  
 s.s. *Egholm*, afg. Kbhvn. forv. 2.9. til Middelhavet.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Danzig 15.8.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Menstad 20.8.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Bremen 12.8.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. W. Hartlepool 10.8.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Esbjerg 16.8.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Hamburg 19.8.  
 s.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Antwerpen 21.8.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Beekton 20.8.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 9.8. til Southampton.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Mariager Fjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 15.8.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Huelva 18.8.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 23.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Memel 19.8.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, afg. Frederikshavn 24.8. til Swansea.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 19.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, afg. Antwerpen 11.8. til Baltimore.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Anena 22.8.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 2.8.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**  
 Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**  
 Indehaver V. H. NISTED  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**  
 Telefoner 91 & 92 Statstelefon 17  
 Telegr.Adr. "Hassager"

SVENDBORG

**STEGMANN**  
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
 TELEFONER 18-718-918 STATSTELEFON 18  
 TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**  
 TELEGRAM-ADR.: SHIPPING THE BOE CODE TELEFONER: 1151-955  
 PRIVAT: 1551

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
 INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**  
 Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
 Telegram-Adresse: Broker

SØNDERBORG

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SØNDERBORG**  
 TELEFONER: 269 - 469 TELEGR.-ADR.: CODAN



s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Montreal 19.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Antwerpen 11.8.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Galveston 15.8.

## H

s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Rouen 22.8.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Frederikshavn 14.8.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Archangel 10.8.  
 s.s. *Hebe*, afg. Newcastle 23.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Adrossan 15.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Swansea 22.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 23.8. til Liverpool.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Kbhvn. 25.8. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Kalundborg 16.8.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Canal 17.8. til Vancouver.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Stettin 18.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Svølvær 13.8.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, afg. Port Alfred 20.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 20.8. til Thorshavn.

## J

s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Archangel 14.8.  
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Brocks, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Gladstone 17.8.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Wei-hai-wei 22.8. til Tsingtao.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Vilvorde 17.8.  
 s.s. *Jolantha*, Gyhrs, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Cardiff 16.8.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, ank. New Westminster 17.8.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 25.8. til Swansea.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Tarafa 12.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 17.8.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 24.8. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Goschiussko*, Borkowski, ank. Le Havre 21.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 18.8. p. R. I. Colombo.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Cartagena 15.8.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Dan Martin 6.8.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Archangel 2.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New York 20.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Ivigut 20.8.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 22.8. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Aden 16.8. til Singapore.  
 s.s. *Mano*, Langlykke, afg. Leningrad 18.8.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 26.8. til Kbhvn.  
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Ushant 15.8.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Kbhvn. 20.8. p. R. I. Leningrad.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Genoa 14.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Kalundborg 20.8.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Piræus 19.8.  
 s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Buenos Aires 7.8. til Rotterdam.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Perim 15.8. p. R. I. Colombo.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tanger forv. 26.8. til Ceuta.  
 s.s. *Moën*, Jarllorp, Kbhvn.-Stège-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Riga 19.8.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Skagen 11.8.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, afg. Riga 27.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Yokohama 9.8.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, afg. Kenitra 21.8.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Rostock 20.8.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Burgas 19.8.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Immingham 17.8.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Aabenraa 20.8. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Aznes 19.8. p. R. I. Panama Kanal.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. London 18.8.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Sundswall 19.8.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. New York 15.8.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 20.8.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leningrad 16.8.  
 s.s. *Pulaski*, Knötgen, ank. New York 22.8.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Jonson, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Gdynia 15.8.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Leningrad 9.8.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle 29.8. til Nakskov.

## S

s.s. *Saga*, afg. Antwerpen forv. 23.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Galata 16.8.  
 s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Leningrad 18.8.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Emden 22.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Windau 25.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejra*, Huusum, ank. Leningrad 22.8.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Nakskov 17.8.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Vladivostock 21.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Burea 20.8.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux 23.8. til La Pallice.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag 21.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Hamburg 20.8.  
 s.s. *Sonja*, Dulin, ank. Soldiercove 20.8.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Leningrad 5.8.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin frv. 25.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Oslo 17.8.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Amsterdam 8.8.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. New Orleans 20.8.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Aalborg 23.8. til Kolding.  
 s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Randers 24.8. til Aalborg.  
 s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Thyra*, Hans, afg. Hobro forv. 29.8. til Odense.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 25.8. til Gdynia.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Grimsby 22.8. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Gdynia forv. 24.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Tonking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Oran f. B. 19.8. til Tripolis.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Bergen 22.8.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Genua 27.8. til Livorno.  
 s.s. *Tyr*, Falkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen forv. 2.9. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 19.8. til New York.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Gdynia 20.8. til Lemvig/Struer.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Amsterdam 23.8.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Fowey 12.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Gdynia 22.8. til Aabenraa.  
 s.s. *Vidar*, Arenl, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, ank. San Nicolas 20.8.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 23.8. til Gdynia.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Pedersen, afg. Aarhus 21.8. til Danzig.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Aalborg 18.8.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 22. AUGUST 1932

3m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Halmstad 21.8.  
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Trångsund 19.8.  
 3m. Sk. »*Norden*«, Friis, ank. Boston 20.8.

3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Klaksvig 17.8.  
 3m. Sk. »*Zampa*«, Hansen, afg. Kbhvn. 18.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)  
AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## J. ANDERSEN & CO.

### CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## WILTON'S

### ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

#### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. TELEFON-NR.:  
„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

# 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.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street.. Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

Telegram Adresse:  
SIEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

### Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# PAULSEN & IVERS

K I E L  
K A N A L

SKIBSMÆGLERE  
HOLTENAU — KIEL — BRUNSBÜTTEL

BUNKERKUL · BUNKEROLIE

K I E L  
K A N A L

TELEGRAM-ADR.:  
PAULVERS.

Betjening Dag og Nat.

Telefon: Kiel 1, 5 og 6,  
— Holtenau 85 og 95, Brunsbüttel 11.

# ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> <sup>Alt</sup> for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBÜTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 24. August 1932.

Nr. 34.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*. saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

---

## I. Østersøen.

1628. Sverige S.-Kyst. Utlängan Fyr. Fyrtaarn malet.

(U. f. s. Nr. 33/2149. Stookholm 1932.)

*Utlängan* Fyrtaarn paa c. 56° 01' N. 15° 47' E. er nu malet sort paa dets øverste Halvdel og hvidt paa dets nederste Halvdel.

(E. f. S. Nr. 45/2407 1931.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1629. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Radiotaagesignal og Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Radiotaagesignalet og Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 18' N. 12° 47' E. er for Tiden ude af Virksomhed.

1630. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Slotsgrunden. Afmærkning for Losseplads inddraget. Havgrund SW. Afmærkning genudlagt.

Da Uddybningsarbejderne til det nye Færgeleje i *Nyborg* nu er tilendebragt, er Afmærkningen ved Lossepladsen paa *Slotsgrunden* E. for *Holckenhavn* inddraget og de to røde Stager med 1 opadvendt Kost, *Havgrund SW.*, paa 55° 18' (15") N. 10° 47' (54") E. genudlagt.

(E. f. S. Nr. 21/988 og 27/1285 1932.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1631. Danmark. Kattegat. Mosel Grund NNE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1238 1932 meddeles, at den deri rapporterede Undervandshindring paa 56° 05' (09") N. 10° 53' (30") E. forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 26/1238 1932. Kort. Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 155.)

**1632. Danmark. Kattegat. Fløjtetønden Mariager Fjord genudlagt.**  
Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c. 56° 42' N. 10° 30' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 33/1593 1932.)

**1633. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Stora Kalvsund. Ny Fyr tændes. Hällsö Fyr forandres.**

(U. f. a. Nr. 21/1299. Stockholm 1932.)

I Løbet af sidste Halvdel af 1932 sker følgende Forandringer ved Fyrbelysningen i *Stora Kalvsund*:

1. *Dannekroken* Ledefyr, der skal vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, tændes, som følger:

*Dannekroken övre Fyr* paa 57° 41' 02" N. 11° 40' 36" E., paa *Dannekroken*.

*Dannekroken nedre Fyr* paa 57° 41' 12" N. 11° 40' 34" E., paa *Norra Dannekroksskäret*.

Fyrene overet i Pejling c. 172° leder gennem *Stora Kalvsund*.

2. Paa *Tångudden* tændes paa 57° 41' 39" N. 11° 40' 15" E. et Fyr *Tångudden*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 195° til c. 305°. 3. Rødt i Pejl. fra c. 310° til c. 327°.

2. Hvidt i — - c. 305° - c. 310°.

3. *Hällsö Fyr* paa 57° 44' 00" N. 11° 39' 48" E. forandres, saaledes at det kommer

til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 168° til 177°. 6. Rødt, uforst. i Pejl. fra 257° til c. 320°.

2. Hvidt i — - 177° - 185°. 7. Hvidt i Pejl. fra c. 320° til c. 335°.

3. Rødt i — - 185° - 209°. 8. Grønt i — - c. 335° - c. 347°.

4. Grønt, uforst. i Pejl. fra 209° til 241°. 9. Hvidt i — - c. 347° - c. 354°.

5. Hvidt, — — - 241° - 257°. 10. Rødt i — - c. 354° - c. 4°.

(Danske Lods, Side 218.)

**1634. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Tværmole forlænges. Fyr flyttes.**

I Anledning af, at der for Tiden arbejdes paa en Forlængelse af Tværmolen i *Hirtshals Havn*, er det grønne, faste Fyr paa den graa Jerngittermast paa E.-Enden af Tværmolen paa 57° 35' (42") N. 9° 58' (00") E. midlertidig anbragt paa en Rambuk, der rykkes ud, efterhaanden som Moleforlængelsen skrider frem. Fyrets fremtidige, endelige Plads vil blive paa Yderenden af den forlængede Mole.

(Kort Nr. 236 og 211. Havnelods Side 81. Fyr-Fort. Nr. 84 A.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1635. Norge. Hardangerfjordene. Kvindherredsfjorden. Fjæreflu Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1932.)

Paa 60° 02' 20" N. 5° 56' 00" E. er tændt et nyt Fyr, *Fjæreflu Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 6,8 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra 173° til 181°. 7. Grønt i Pejl. fra 239° til 330°.

2. Hvidt i — - 181° - 188°. 8. Hvidt i — - 330° - 342°.

3. Grønt i — - 188° - 201°. 9. Rødt i — - 342° - 353°.

4. Hvidt i — - 201° - 205°. 10. Hvidt i — - 353° - 29°.

5. Rødt i — - 205° - 226°. 11. Rødt i — - 29° - 64°.

6. Hvidt i — - 226° - 239°. 12. Grønt i — - 64° - 84°.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

**1636. Norge. Hardangerfjordene. Hisfjord. Hamaren Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1932.)

Paa 60° 11' 18" N. 6° 05' 35" E. er tændt et nyt Fyr, *Hamaren Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde:

18 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 339° til 344°. | 4. Rødt i Pejl. fra 10° til 63°. |
| 2. Hvidt i — - 344° - 2°.          | 5. Hvidt i — - 63° - 209°.       |
| 3. Grønt i — - 2° - 10°.           | 6. Rødt i — - 209° - 216°.       |

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

**1637. Norge. Hardangerfjordene. Sørfjorden. Tennenes Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1932.)

Paa 60° 10' 00" N. 6° 34' 50" E. er tændt et nyt Fyr, *Tennenes Fyr*, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink c. 0,5<sup>s</sup>, Mørke c. 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

**1638. Danmark. Fyrskibet Vyl ombyttes midlertidig med Lys- og Fløjtetønde.**

I Begyndelsen af September d. A. vil Fyrskibet *Vyl* paa c. 55° 21' N. 7° 40' E. midlertidig blive inddraget og erstattet med en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket „*Vyl*“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 1½<sup>s</sup>, Blink c. 1½<sup>s</sup>, Mørke c. 5½<sup>s</sup>.

**1639. England. Themsen. Sea Reach. Leigh Channel. Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 38. Trinity House, London 1932.)

Paa Grund af en Udvidelse af Sandet i Nærheden af *Leigh Buoy* i *Leigh Channel* er den sorte Spidstønde *Leigh Buoy* flyttet c. 0,15 Sm E. efter, saaledes at den nu ligger i 2,1 m Vand 1,06 Sm 152° fra *Crow Stone*. c. 51° 31' N. 0° 41½' E.

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**

**1640. England S.-Kyst. Southampton Water. Fawley Baako. Fyr forandres. Taagesignal oprettes.**

(N. t. M. Nr. 1337. London 1932.)

1. *Fawley* Baake afvekslende hvide og røde Fyr paa c. 50° 51' N. 1° 20' W. forandres uden nærmere Meddelelse den 1. September d. A. til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er ubevogtet.

2. Samtidig med Forandringen af *Fawley* Baake Fyr oprettes ved Baaken et Taagesignal med Nautofon, der giver Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 11<sup>s</sup>.

**1641. Irland S.-Kyst. Roche Point Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1333. London 1932.)

Som Erstatning for den hvide, faste Lysvinkel mellem Pejlingerne 16° og 33°, over *Daunt Rock*, i *Roche Point* Bifyr, som er nedlagt, er der i *Roche Point* Hovedfyr indlagt en rød Lysvinkel mellem de samme to Pejlinger. c. 51° 48' N. 8° 15' W.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**1642. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt Indløb. Sand Island Fyr. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 32/2155. Washington 1932.)

Frekvensen for Radiofyret ved *Sand Island* Fyr paa c. 30° 11' N. 88° 03' W. er nu 288 kp.

I klart Vejr udsender Radiofyret i det sidste Kvarter af hver Time.

(E. f. S. Nr. 11/483 1932.)

- 1643. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Terrebonne Bugt Indløb. Cat Island Pass. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 32/2156. Washington 1932.)  
*Cat Island Pass Entrance Buoy* paa 29° 02' (10") N. 90° 34' (34") W. er ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>.
- 1644. Panama N.-Kyst. Colon Havn. Margarita Bugt. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1330. London 1932.)  
De to røde, faste Fyr paa c. 9° 23' N. 79° 53' W. er nedlagt.
- 1645. Fransk Guiana. Maroni Floden. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 32/2159. Washington 1932.)  
1. Den røde Lystønde paa 5° 52' (30") N. 53° 51' (30") W., 10,6 Sm 42° fra *Galibi Point* Fyr, er inddraget.  
2. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt 8 Sm 47° fra *Galibi Point* Fyr.  
3. Den sorte Tønde, der var udlagt i Nærheden af (2), er inddraget.  
4. Den N.-lige sorte Tønde paa 5° 37' (00") N. 53° 59' (45") W., ved Anduvningen til *Vaches Creek*, er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink.
- 1646. Bahama Øerne. Long Island. Kap Saint Maria. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1323. London 1932.)  
*Kap Saint Maria* Fyr paa c. 23° 41' N. 75° 21' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 3,3<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm. En lysegraa Tremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.
- 1647. Jamaica. Green Island Havn. Ledefyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1315. London 1932.)  
1. Forfyret paa 18° 24' 02" N. 78° 18' 02" W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm.  
2. Bagfyret 0,065 Sm 160° fra (1) er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver ½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 7 Sm.  
Fyrene er overet i Pejling 160°.
- 1648. Jamaica. Navy Island Reef. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1322. London 1932.)  
*Navy Island Reef* Fyr paa c. 18° 12' N. 76° 27' W., c. 0,33 Sm 252½° fra *Folly Point* Fyr, er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,2 m. Tremmeværksbaake paa Betonfundament.
- 1649. Jamaica. Port Royal Havn og Anduvning. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1321. London 1932.)  
1. Paa S.-Kanten af *Pelican Spit* er paa c. 17° 57' N. 76° 51' W., 720 m 341° fra *Port Royal* Klokketaarn, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,4 m. Synsvidde: 5 Sm. Rød- og hvidmalet Baake. Fyret er ubevogtet.  
2. *Gun Cay* Fyr paa c. 17° 56' N. 76° 50' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 5 Sm.  
3. *Fort Augusta* Fyr paa c. 17° 58' N. 76° 51' W. er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.
- 1650. Brasilien. Port Aracaju Anduvning. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 32/2161. Washington 1932.)  
En sort og hvid, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,9<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>, er udlagt paa 10° 57' (30") S. 37° 03' (00") W., 1,81 Sm 71° fra *Aracaju* Fyr.  
Lystønden, der ligger c. 3,1 Sm 95° fra *Aracaju* Fyr, vil blive malet sort og hvid, lodret stribet.

- 1651. Brasilien. Santa Barbara Island. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1324. London 1932.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $17^{\circ} 53' 00''$  S.  $38^{\circ} 40' 00''$  W.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1652. Italien. Liguriske Hav. Portofino Pynt. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 147/382. Genua 1932.)  
Synsviddens af *Portofino* Fyr paa c.  $44^{\circ} 18'$  N.  $9^{\circ} 13'$  E., tæt ved *la Madonna del Capo*, er midlertidig formindsket til 14 Sm.
- 1653. Sicilien. Capo Milazzo. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 147/381. Genua 1932.)  
*Capo Milazzo* Fyr paa c.  $38^{\circ} 16'$  N.  $15^{\circ} 14'$  E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,64^s$ , Mørke  $4,36^s$ .
- 1654. Adriaterhavet. Canale di Zara. Tre Sorelle (Setrice) NW. Baake forsvundet.**  
(A. a. N. Nr. 148/386. Genua 1932.)  
Stangbaaken med Ballon paa c.  $44^{\circ} 12'$  N.  $14^{\circ} 59'$  E., paa Grunden c. 700 m NW. for det N.-ligste af Skærene *Tre Sorelle*, er forsvundet.
- 1655. Tyrkiet. Marmarahavet. Bosphorus. Taagesignalstationer oprettet.**  
(U. f. s. Nr. 33/2193. Stockholm 1932.)
1. Ved *Fanar Burner* Fyr paa c.  $40^{\circ} 58'$  N.  $29^{\circ} 02'$  E. er oprettet et Taagesignal med Diafon. Signalet er Et-Stød hver  $1^m$ . Stødets Varighed:  $4^s$ . Hørevidde: c. 4 Sm.
  2. Ved *Seraglio Point* Fyr paa c.  $41^{\circ} 00'$  N.  $28^{\circ} 59'$  E. er oprettet et Taagesignal med Diafon. Signalet er Et-Stød hver  $30^s$ . Stødets Varighed:  $2^s$ . Hørevidde: c. 3 Sm.
  3. Ved *Skutari* Fyr (*Leander Tower*) paa c.  $41^{\circ} 01'$  N.  $29^{\circ} 01'$  E. er oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er Et-Stød hver  $30^s$ . Stødets Varighed:  $3^s$ . Hørevidde: c. 2 Sm.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 1656. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Abdul Hussein Village. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1341. London 1932.)
1. Paa  $30^{\circ} 11' 36''$  N.  $48^{\circ} 25' 00''$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . En Pælekonstruktion.
  2. Den røde og hvide, lodret sribede Lystønde c.  $0,09$  Sm  $298^{\circ}$  fra (1) er permanent inddraget.
- 1657. Ceylon W.-Kyst. Galle Havn. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1316. London 1932.)  
Den røde Kugletønde paa c.  $6^{\circ} 01'$  N.  $80^{\circ} 13'$  E., c.  $0,6$  Sm  $112^{\circ}$  fra *Point de Galle* Fyr, er permanent inddraget.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 1658. Kina. Pohai Bugt. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1326. London 1932.)  
En Grund rapporteres at ligge paa  $38^{\circ} 10' 00''$  N.  $118^{\circ} 36' 00''$  E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1659. Danmark. Kattegat. Sejero Havn. Havnereglement.

Under den 18. August d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Sejero Havn* (c. 55° 52',<sub>7</sub> N. 11° 08',<sub>3</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“, af 19. November 1931.

For Sejladsen inden for Havens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af en Cirkel med Radius 200 m og med Centrum i den vestre Ydermoles Hoved.

Havnen bestaar af 2 Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende: a) Den gamle Baadehavn, b) Den nye Havn.

(Havnelods, Side 164.)

## 1660. Danmark. Skiftsteder for Afmærkning forlægges.

Efter Midten af August d. A. vil i nedennævnte indre Farvande med 2 Indsejlingsretninger Stederne, hvor Afmærkningen skifter, blive forlagt, som følger:

a. *Limfjorden*. Det nuværende Skiftested ved *Løgstør* flyttes fra den E.-lige Del af den gravede Rende over *Løgstør Grunde* til den W.-lige Del, saaledes at Anduvningsvageren kommer til at betegne Skiftestedet.

b. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund*. Det nuværende Skiftested ud for *Taastrup Skanseodde* flyttes W. paa til Linien *Lehnskov Pynt—Vornæs Pynt*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* til *Iholm Vester-Røn* forandres til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dødmanden* forandres til Risprikker.

*Løbet forbi Marstal*. Det nuværende Skiftested ud for *Marstal Havn* flyttes N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund*, som saaledes kommer til at danne Skiftested, hvorefter Skibe, kommende fra *Klørdyb*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.

De Forandringer i Afmærkningen, der bliver en Følge af ovenstaaende Bestemmelse, vil blive foretaget efter Midten af August d. A.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1223 1932.

(Kort Nr. 259, 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34, 460, 559 og 571. Søm.-Fort. Side 7, 66, 84 og 85.)

## 1661. Italiensk Somaliland. Oplysning om Crispi Radiopejlstation.

(A. a. N. Nr. 149/387. Genue 1932.)

Udsendelsen fra *Crispi* Radiopejlstation paa c. 11° 44' N. 51° 16' E. er forandret og er nu, som følger:

Bogstaverne ISK i	47,5	Sek.
Pause i	2,5	—
En lang Streg i	7,5	—
Bogstaverne ISK i	2,5	—
Pause i	4	Min.

## 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. 5 to Japan Pilot, Vol. I.

T Supplement No. 8 to West Coast of Scotland Pilot, Vol. II.



## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 1662. Tyskland. Femer Bælt. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 34/2851. Berlin 1932.)

Vraget af Skoleskibet *Niobe*, der laa sunket paa c. 54° 35',<sub>7</sub> N. 11° 11',<sub>2</sub> E., er fjernet og den udlagte Vraglystønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 31/1605 1932.)

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 1663. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund W.-lige Del. Afmærkning forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1223 1932 meddeles, at det tidligere Skifte-sted for Afmærkningen ud for *Taasinge Skanscodde* er flyttet W. paa til Linien *Lehnskov Pynl—Vornæs Pynl*, saaledes at Risprikkerne paa S.-Siden af Løbet fra *Bratten* (c. 55° 02',<sub>7</sub> N. 10° 36',<sub>3</sub> E.) til *Iholm Vester-Røn* (c. 55° 01',<sub>7</sub> N. 10° 33',<sub>4</sub> W.) er forandret til Halmprikker, og at Halmprikkerne fra *Mosegrund* til *Dodmanden* er forandret til Risprikker.

(E. f. S. Nr. 25/1223 og 34/1660 1932. Kort Nr. 237, 297, 221, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34 og 559. Søm.-Fort. Side 7 og 84.)

#### 1664. Danmark. Lillebælt. Snævringen. Broarbejder. Sænkekasse. Advarsel.

Efter at Bropille Nr. 1 (den sydligste) nu er paa Plads, skal Passagen af *Snævringen* foregaa imellem Bropillerne Nr. 1 og Nr. 3 (den næst nordligste). Paa hver af Bropillerne er om Natten som hidtil anbragt 2 hvide Lys. Den hvide Vinkel i *Borup W.* Fyr viser tæt Syd om Bropille Nr. 3 (den næst nordligste).

(E. f. S. Nr. 50/2871 1931 og 24/1163 1932.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 1665. Danmark. Kattegat. Aarhus. Kystværnet ud for Østbanegaarden. Lystønde inddrages midlertidig.

Den røde Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, og som tjener til midlertidig Afmærkning af Kystværnet ud for Østbanegaarden i *Aarhus* inddrages den 29. August d. A. eller snarest derefter for et Tidsrum af c. 14 Dage.

*Aarhus* Havn: c. 56° 09',<sub>3</sub> N. 10° 13',<sub>5</sub> E.

#### 1666. Danmark. Limfjorden. Løgstor Grunde. Afmærkning forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1223 1932 meddeles, at Afmærkningen ved Renden over *Løgstor Grunde* er forandret, som følger:

1. De 10 hvide Stager med Halmvisk paa N.-Siden af Renden er forandret til røde Stager med 1 opadvendt Kost.

2. De 10 røde Stager med 1 opadvendt Kost paa S.-Siden af Renden er forandret til hvide Stager med Halmvisk.

*Løgstor Grunde* Klokketønde: 56° 57' (36") N. 9° 09' (48") E.

(E. f. S. Nr. 25/1223 og 34/1660 1932. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 34 og 460. Søm.-Fort. Side 7 og 66, Nr. 3 og 4.)

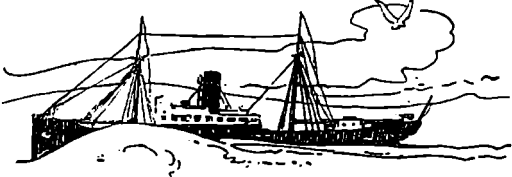
1667. Norge. Skagerrak. Oslofjorden N.-lige Del. Kongen. 'Taagesignal forandret.  
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1932.)  
Taagesignalet ved *Kongen* Fyr paa c.  $59^{\circ} 41',_4$  N.  $10^{\circ} 36',_8$  E. er forandret og afgives nu med automatisk Klokke, der giver Et-Slag hver  $15^s$ . Taageklokken vil slaa i taaget og fugtigt Vejr og ved Temperatur under  $0^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 26/1240 1932. Kort Nr. 236.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1668. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Radiotaagesignal midlertidig i Uorden.  
Radiotaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Horns Rev* paa c.  $55^{\circ} 34'$  N.  $7^{\circ} 20'$  E. er for Tiden i Uorden og kan kun udsendes periodevis. Det vil snarest atter blive bragt i Orden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**FUEL & DIESEL OIL**

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9  
OG STRANDGADE OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---


REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.

FOR INTERNATIONAL SHIPPING NEWS READ



**THE SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE**

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40. PHONE 2070 - 12610

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAPSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULERSPORTØRER • DAMPSKIBBAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON\* LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON\* LONDON\*  
LONDON\* LONDON\*  
LONDON\* LONDON\*

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambrose
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} »Lambrose
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose Grimby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000  
Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**HILBERTS  
SMEDE & MASKINVÆRKSTED**

SKIBS &amp; MASKINARBEIDE

ØSTBANEGADE 181 · CENTRAL 1916 · KØBENHAVN Ø

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENINGER  
H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.**

Etableret 1898

Stevedorer

i Bjørneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Member of The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

**WAHLROOS & CO., O.Y.**

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Bjørneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Member of The Baltic and International Maritime Conference  
and The Finnish Shipbrokers Association.

**A/B. BRUHN Co. OY**

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

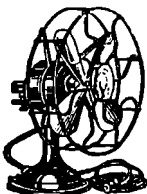
Tel.-Adr.: »Cadenius Kotka«

**ELEKTRISK SKIBSUDSTYR**

REPARATIONER

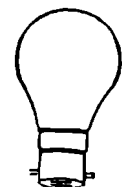
LAGER af

INSTALLATIONER



Dele til alle Typer SPIL, MOTORER, DYNAMOER,  
TRAADLØSE STATIONER af alle europæiske Typer.  
Alle Sorter TERMOMETRE og MANOMETRE til Damp-  
og Dieselmotorskibe. — Reservedele til danske Rusthamre.

**ARNESSEN ELECTRIC CO., INC.** 13, Water Street,  
(A. ARNESSEN) NEW YORK



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 36

FREDAG 2. SEPTEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Allanterhavel  
D/S Ursus  
D/S Ballic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1926, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

DANMARK'S  
GRAND OLD MAN

Imorgen otte Dage, den 10. September, fylder Hans Excellence, Etatsraad H. N. Andersen, 80 Aar.

H. N. Andersens Skæbne har tilsyneladende staaet i Eventyrets Tegn. Den unge Styrmand, der for 60 Aar siden satte Kurs mod det fjærne Østen, havde allerede dengang Marskal-Staven i sin Skibskiste. Allerede da drømte den unge Sømand de Storerhvervs-Drømme, som det senere blev ham beskaaret at føre ud i Virkeligheden. Han fortæller et Sted i »Tilbageblik«, hvorledes han som ung sad paa Bjærgskraaningen over Hong-Kong, og hvorledes han fornåm Størheden og Fordelene ved Englændernes Indstilling overfor andre. Her i Hong-Kong var, lakket være Englændernes Liberalitet, Plads for dygtige Mænd af alle Nationer, ingen blev forfordelt paa den andens Bekostning. Kun Dygtigheden talte. Man kan forstaa, at for en ung Mand med aabent Sind og uhaemmel af den nationale Smaalighed og Vigtigmageri, han midlertidig havde vendt Ryggen, var det engelske Hong-Kong en velgørende Aabenbaring. Den unge danske Styrmand blev dengang en Albions Discipel, og han blev i hele sit lange Liv denne sin nye Livsopfattelse tro. Han lærte, at der var rigelig Plads for alle dygtige Mænd, og at det var falsk Lære, at den enes Død betød den andens Brød. Allerede da kikkede han ind i det, der for ham blev Vekselvirkningens hellige Land.

Og saa gik H. N. Andersen i Lag med at dygtiggøre sig til sin store Fremtidsgerning. Hans Eventyr er nemlig i højeste Grad Arbejdets Eventyr. Han er ikke nogen Aladdin, en Type, han sikkert foragter dybt. Den, der skaber, kommer langt, naar Heldet følger ham; men Heldet følger kun den, der selv gør den store Arbejds-Indsats. Et Par Gange i sit Liv havde vor geniale Erhvervsmand det store Held med sig — men Heldet kronede kun hans Virke, fordi han havde arbejdet og planlagt og opbygget paa sund og forsvarlig Maade.

Man udretter ikke noget stort, skaber ikke noget nyt uden at eje den hellige Naivitet, som ogsaa kendetegner H. N. Andersen og er hans Personligheds Adelsmærke. Uden den erhverves ikke den Tyrkertro til sig selv og den overbevisende Overtaltessevne over for andre, som er uundværlig for den, der vil bryde nye Veje og vinde nye Riger. Men den er selvfølgelig kun een Side af hans rigt facetterede Natur. Han ejede alle Dage den saa sjældne Evne at kunne tænke et praktisk Problem helt igennem, forudse alle Eventualiteter og saa vælge den Kurs, der styrer hans Skib uden om det internationale Handelssamkvems mange og farlige Skær. Ulig saa mange andre geniale Naturer trættedes H. N. Andersen aldrig af de monotone Gentagelser, som Handlevirksomhed altid fører med sig, men han var selvsagt lykkeligst, naar han arbejdede med Planer til nye Fremstød, nye Udvidelser af det vekselvirkende Foretagende, som han skabte

for 35 Aar siden, og som nu i mange Aar har været Landets betydeligste.

Forretning for sig og Religion for sig, sagde afdøde I. C. Christensen, og der tillægges ham en drastisk Historie om Koen, der blev solgt i Jesu Navn, og som viste sig at være Ire-pattel. Man kan i al Almindelighed sige det samme om Forretningsmand og Patriotisme — der er al mulig Grund til at udvise Forsigtighed, for ikke at sige Mistro, naar en Mand sælger eller køber af patriotiske Grunde. H. N. Andersen er den store Undtagelse fra denne Regel. Havde han valgt at lægge sin mægtige Virksomhed i England, Frankrig eller Tyskland, i Lande med et stort naturligt *hinterland* i Stedet for i det lille Danmark var hans Virksomhed antagelig blevet endnu mægtigere. Han vilde anderledes. Efter 25 Aars Udlændighed kaldte hans danske Blod ham tilbage til det Land, som han ved Menam-Flodens Bredder havde drømt om og længtes efter i de hede tropiske Nætter. Man maa ikke glemme, at det var ikke en ung Drømmer, der skabte Det Østasiatiske Kompagni, men en erfaringsrig Mand paa Vej mod de 50, en Mand, der allerede havde skabt Storvirke i det fjærne Siam, og som nød ubegrænset Tillid hos dette Lands Regent og øverste Myndighed. Denne Mand ønskede at udnytte sin rige Erfaring og glimrende Forbindelser i Østen og andre Steder indenfor et dansk Selskabs Rammer, saa at Udbyttet af hans Virke kunde komme hans Land tilgode. Og saadan blev det, og hurtig voksede hans Selskab og blev en indflydelsesrig Faktor i Danmarks økonomiske Liv.

Det er overflødig overfor dette Blads Læsere at gøre Rede for Ekscellencen H. N. Andersen's Betydning indenfor dansk Skibsfart. Den kender de alle og forstaaer alle at vurdere efter Fortjeneste. Ogsaa paa det Punkt blev han jo Banebryderen. Takket være hans Fremsyn og Initiativ blev Danmark Diesel-Skibets Vugge. I en Aarrække høstede han til Gengæld alene Fordelen af den moderne og billigere Drivkraft. Og han kan nu med Stolthed se hele den øvrige Verden følge hans Eksempel — i Dag bygges der Verden over flere Motorskibe end Dampskibe. Vel nok den mest storstilede Anerkendelse af hans Pioner-Virke.

At H. N. Andersen betød umaadelig meget for sit Land under Krigen, er en kendt Sag. Hvormegit han betød, og hvor langt hans Indflydelse rakte, faar hans Landsmænd næppe nogensinde at vide fuldt ud. Men et staar fast, at hans lykkelige Samarbejde med Kong Christian, Danmarks mægtigste udenrigspolitiske Faktor, ikke kan paaskønnes tilstrækkeligt. Takket være dem, høstede Danmark kun Krigens Fordele. Nationens og Udlandets højeste Æresbevisninger er blevet tildelt Danmarks Grand Old Man i Paaskønnelse af hans store Indsats for sit Fædreland og for hans uegennyttige Arbejde i Verdensfredens og Genopbygningens Tjeneste.

H. N. Andersen har i sit lange Liv haft rigeligt med gode Tidens lykkelige Medbør, men han har ogsaa til Tider maattet krydse op imod haardt Vejr af enhver Art.

Efter de sidste Aars haarde Storme, gaar han nu sin Livsaften i Møde i Skæret af den vældige Opgangs-Periodes Sol, som Verdens største Finansmænd spaar os er ved at slige op.

## DEN RUSSISKE ACHILLES-HÆL

Det russiske Diktatur mærkes kun som Diktatur udad — naar man forhandler med Rusland om Køb og Salg, forhandler man med et Diktatur. Indadtil virker Diktaturet mere som Statssocialisme, ikke videre effektiv Statsocialisme, fordi Statsocialisme forudsætter en vis social Kultur, som en semi-barbarisk Nation som Rusland selvfølgelig ikke sidder inde med. Her er selvfølgelig ikke Tale om Soviet Ruslands øverste Ledere, hvis Viden og Kunnen og Kultur mindst staar paa Højde med Vesteuropas fornemste. Men allerede for »Førerne« i anden, i alt Fald i tredje og fjerde Række betyder Statsocialisme personlig Magtudfoldelse, og de lader haant om det Tand-i-Hjul Samarbejde med andre Administrationsgrene, uden hvilket Statsocialismen er en Karrikatur

af en Regeringsform. Naar man vender den politiske Skraldespand er det jo altid saadan, at en ny Regering ikke kan komme uden om visse ildelugtende Individuer, og hvorfor skulde det gaa Sovjet Rusland bedre end de mere oplyste Lande?

Af de fortræffelige Oversættelser, som *Scandinavian Shipping Gazette* hver Uge bringer fra ledende russiske Blade, falder det en i Øjnene, at dette manglende Samarbejde, denne manglende Vilje eller Evne til Samarbejdet, i høj Grad præger den økonomiske Udvikling i Rusland, er selve Sovjet-Systemets Achilles-Hæl. Man havde fra den øverste Ledelses Side »ønsket«, at Korntransporten skulde fremskyndes. Sovjet-Bladene meddeler »den beklagelsesværdige Kendsgerning, at de maritime Transportmidler over Hovedet ikke er blevet benyttet — Sovtorgflot's Sortehavs-Afdeling havde pr. 5. August

kun faaet Meddelelse om c. 30,000 Tons, og Odessa Korn-Kontoret har slet ikke givet Meddelelser af nogen Art«. Det vil med andre Ord sige, at den chartrede Flaade ligger og venter og æder Hovedet af sig paa Sovjets Bekostning.

Med Brask og Bram startede Soviet for nogle Aar siden Sorte Hav-Baltikum Linien. Det var Mening, at denne Linie først og fremmest skulde sejle Varer fra Sortehavet til Leningrad, dels med Skibe, der paa Ud- og Hjemrejsen ogsaa besøgte engelske og italienske og belgiske Havne, dels ved Flodtransport. Ledelsen af denne Linie blev lagt i Leningrad. Dette er i disse Dage blevet ændret. Sortehavs-Ledelsen af Sovtorgflot dirigerer nu denne Linie, og den egentlige Grund hertil var Odessa-Kontorets Jalousi overfor Leningrad-Kontoret, en Jalousi, der gav sig de besynderligste Udslag, saasom Undladen at give Leningrad-Kontoret Oplysninger om Ladningers Karakter og Omfang, Afsejlingsdata hemmeligholdtes o. s. v.

Denne Form for Chikane er typisk for Ledelsen af de fleste russiske Regeringskontorer og er en Kilde til Bekymring for Regeringen, der afskediger disse uduelige Afdelingsledere og erstatter dem med ligesaa uduelige »Kammerater«. Nu og da udsteder Regeringen Dekreter, der fordømmer denne ubevidste Sabotage og truer med haarde Straffe — men med Uduelighed og Jalousi kæmper selv et Diktatur forgæves, naar det ikke har bedre Folk at sætte i Stedet for de uduelige og de krakilske.



ETATSRAAD H. N. ANDERSEN  
RE. SK. DM. FM.

*Antel G. Jensen*

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

VIL ENGLAND VISE VEJ?

De britiske Redere, der længe har stillet sig fjendtligt overfor Forsøg paa at forbedre den skrækkelige Situation for Skibsfarten ad kunstig Vej, viste pludselig det storslaede Initiativ at indkalde »International Shipping Conference» til Møde den 8. Juli. Og en særlig Tak maa rettes til Mr. R. S. Dalgliesh, Konferencens Præsident, for hans veltalende og dybtfølede Indlæg til Fordel for international Samarbejde mellem Redere.

Mr. Dalgliesh er tillige Præsident for den største af alle nationale Skibsrederorganisationer, nemlig: The Chamber of Shipping of the United Kingdom. Vil det lykkes ham at overtale de øvrige Medlemmer af nævnte stærke Organisation til at følge sig ad den eneste Vej, der kan føre til bedre Kaar for Skibsfarten? Vi for vort Vedkommende ønsker, at hans Anstrengelser maa bære Frugt. Meget vil komme til at afhænge af denne store nationale Organisations Afgørelse. Hvor England fører, følger andre efter, selv de, der nu ser med skeptiske Øjne paa den Slags Forholdsregler. Hvis den nationale Organisation, der repræsenterer den største Søfartsnation i Verden, antager en Oplægnings- eller Ophugningsplan eller en Plan om at oprette Fragtcentraler i de forskellige Markeder, vil alle andre Rederiorganisationer kunne forstaa, at dette er den eneste Udvej. Uden Støtte fra de britiske Redere vil en saadan Plan ikke være gennemførlig. Derfor maa England vise Vejen.

London-Mødet har givet det skandinaviske Samarbejde frisk Vind i Sejlene. Siden 1924 har de danske Redere, paa faa Undtagelser nær, været gunstigt stemt overfor et internationalt Samarbejde i en eller anden Form, og adskillige Planer er af danske Redere fra Tid til anden blevet fremsat til international Overvejelse. Saaledes har Konsul Chr. Andreasen, den ansete Vicepræsident for Dansk Dampskibs-Rederiforening, været Fader til ad-

skillige udmærkede Planer, bl. a. en Oplægningsplan, der paa mange Maader minder om den, som Lord Essendon gjorde sig til Talsmand for paa Julimødet i London.

For London-Mødet var de svenske Redere uenige om, hvorvidt det var tilraadeligt at støtte den fortræffelige Sandstrøm-Plan, eller for den Sags Skyld overhovedet at støtte nogen som helst »kunstig» Plan. Efter London-Mødet, skriver vor Stockholmer-Korrespondent, kan det med Sikkerhed siges, at en stor Majoritet af svenske Redere er stemte for i hvert Fald temporært at erstatte »supply-and-demand-Metoderne» med noget, der virker mindre forkrøblende paa Skibsfarten. Han erfarer, at en Komité bestaaende af Redere, der tilhører den stockholmske Fraktion af den svenske Skibsrederiforening, er under Dannelse, og at en Gøteborgkomité under Ledelse af Gunnar Carlsson, Rederiforeningens Formand, allerede er en uomtvistelig Kendsgerning. Det er begge Komiteers Opgaver at samle alt det Materiale, der maa anses for nødvendigt til Lodning af Svenskernes Holdning overfor Spørgsmaalet internationalt Samarbejde. Mange svenske Redere, tror jeg, nærer høje Tanker om Lord Essendon's Plan.

De norske Rederes officielle Organ er gaaet ud af sin Vej for at finde en Fællesnævner for alle de Samarbejdsplaner, der er blevet fremsat af de forskellige Nationers Redere. *Kvaaksalverkure* er den kortfattede og hitre Dom, som afsiges af det norske Rederiorgan. En fremtrædende norsk Reder advarer os dog mod at opfatte denne Dom som værende Udtryk for de norske Rederes generelle Opfattelse. Mange af disse er stærkt stemte for en Plan om Samarbejde paa international Basis, og efter London-Konferencemødet i Juli er der vundet mange flere norske Tilhængere. Vi Nordmænd, sluttede han sit Brev, vil gøre, hvad Englænderne gør.

*Scandinavian Shipping Gazette.*

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 30. August 1932.

KUL, KOKS etc.

Fragtmarkedet som Helhed er ikke forbedret, men der er nogen Fremgang i enkelte Markeder og forhaabentlig kan Fremgangen udvikles til en virkelig Bedring. En engelsk Mægler udtrykker sit Syn paa det øjeblikkelige Marked med Ordene: "Charterers continue to have no difficulty in securing tonnage on the basis of recent fixtures" og dette passer desværre altfor godt; ja, de i Forvejen ufattelig lave Rater er i flere Tilfælde blevet yderligere udpint, og det er vanskeligt at forstaa, hvorfor det skal være nødvendigt at reducere Raterne f. Eks. fra Sortehavet til Kontinentet med 1½d. per Ton eller noget lignende fra Churchill til U.K. Kont. Der er ingen Margin i Forvejen, saa 1½d. per Ton forandrer ikke Resultatet væsentligt, men saadanne Dispositioner gør ondt værre, og Erfaringen viser, hvor lang Tid det tager at arbejde Markedet op igen.

### TRÆLASTMARKEDET

Alle Noteringer fra Østersøen, saavel som fra Leningrad og Hvidehavet, er uforandrede og der gøres næsten intet. Haabel staar til, at Efterspørgslen i Efteraarssæsonen bliver betydelig livligere og Fragterne saa gode, at de fleste af de nu i Fart værende Baade kan fortsætte Sejladsen. Sker der ingen Forandring, er der vist store Chancer for, at endnu flere Baade maa lægges op; selv de Nationer, som har en stor Fordel i lave Hyrer, billig Kost o.s.v., kan vanskelig fortsætte paa de Betingelser, som bydes i øjeblikket. — Nogle enkelte Slutninger kan anføres:

950 Std. Søderhamn/Calais 150 Frcs.; 410 Std. Søderhamn/Gravelines 33/6d.; 550 Std. Ræfso/Antwerpen 42 Belgas; 420 Std. Haukipudas/Londonderry 43/6d. Oktbr.; 450 Åbo/Suttonbridge 33/6d.; 560 Std. Umeå/Suttonbridge 36/6; 400 Std. Pernoriken/Aberdeen 31/6d.; 1,000 Std. Kemi/Grimsby noteres i 27/6d.

Canada: 780 Std. Parrsboro/W.B.E.I. 50/-.

Nogen Bedring i Raterne kan vanskelig paavises, men der er mere Efterspørgsel, og da Tonnagetilførslen ikke er overvældende, burde der være Basis for en Stigning. Slutninger: *Tyne*: Fredericia 2,700 Kul 4¼d., Odense 2,300 Koks 6/9d.; *Glasgow*: Aarhus 1,800 Koks 6/6, Randers 1,500 Koks 7/3d.; *Forth/god* dansk Havn 2,150 Kul 4/3, 1,800 Kul 4¼d., *Hel-singsfors* 1,900 Kul 4/-. *Antwerpen/Kbhvn.* 18/2,500 Koks indikerer 6/-, *London/Kbhvn.* 15/2,000 Koks 6/6d. *Tyne/Kbhvn.* 12/1,500 Koks 6/6 maaske 7/-.

### MIDDELHAVET etc.

Der er ingen Bedring — hverken i det udgaaende eller det hjeingaaende Marked. Noteringer: 9/- *Wales/Barcelona* 1,900 T., 5/6d. *Genua* 7,500 T., 6/3 6/6 4/4,600 T., 5/9d. *Alexandria* 8/9,000 T. 6/- 6,500 T., 9/- *Tyne/Catania* 2,000 T., *Genua* 5/9d. 6/- 5/6,000 T., *Rotterdam/Genua* 6/- 6/3, *Marseille* 7/6 7/9, *Danzig/Vestitalien* 7/- 7/3 5/5,500 T., 6/6 65/7,500 T. — *Casablanca/Cape Town* og/el. *Durban* 9,000 T. *Fosfat* 6/- een 6/6d. to Havne. *Bona/Stettin* 3,000 T. 8/3. *Tunis/Haugesund* 2,000 T. *Salt* 8/-. *Spanien/U.K. Kont.* 17/- 120/130,000 cbf., 19/6d. 20/- 80/85,000 cbf. *Alexandria/Hull* 9/-. *Donau/Kont.* ca. 14/- *Option Danmark* ca. 16/-. *Sortehavet/U.K. Kont.* har gentaget 9¼d., men har ogsaa faaet Tonnage til 9/3d. *Italienske Redere* har nu taget 65/7,500 T. til 9/5d. *Sept.* 9/6d. *Okt.* 97½ *Novbr.* 9/9 *Decbr.*

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal/A-R.* faar til Stadighed Tonnage til 5¼c. *berth, U.K.* ca. 1/9d., *Marseille* 8c., *Sverige* 10½ à 11c. og *Churchill/U.K.* er reduceret med 1½d. ned til 3/-. *Gulfen/Grækenland* rapporteres til 2/8d. *Cuba* noterer og slutter 6/7,000 T. 13/-, 4/4,600 T. 14/3. De øvrige Markeder fra Staterne, Gulfen og Pacific er ualmindelig sløje.

## SKIBSTRAFIKKEN OG VAREOMSÆTNINGEN OVER GDYNIAS HAVN

Juni Maaned 1932.

Der er en Opgang i Vareomsætningen over Gdynias Havn i Forhold til Maj Maaned, forsaavidt Vareindførslen angaar, nemlig fra 18.383 t. i Maj til 26.482 t. i Juni. Derimod er der en Nedgang i Udførslen, nemlig fra 394.191 t. i Maj til 361.706 t. i Juni.

Af vigtige Indførselsvarer kan nævnes c. 9.600 t. Raaris, c. 2.000 t. Thomasmel, c. 5.000 t. gammelt Jern, c. 1.800 t. Bomuld, c. 1.000 t. Oliefrø.

Af hovedsagelige Eksportvarer skal fremhæves c. 5.000 t. Sukker, 2.800 t. Bacon (mod 3.500 t. i Maj), c. 328.000 t. Kul (mod 350.000 t. i Maj), c. 14.000 t. Bunkers (mod 12.000 t. i Maj), c. 2.800 t. Jernbaneskiner, c. 1.000 t. Papir, c. 1.000 t. Melasse.

Der indløb i Maanedens Løb 387 Skibe med tilsammen 216.400 N.R.T. mod 322 Skibe med 239.937 N.R.T. i Maj. Den danske Tonnage andrager 50 Skibe med 19.812 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige med 700 Skibe med 60.234 N.R.T. som Nr. 1, Polen med 43 Skibe med 40.943

N.R.T. som Nr. 2, Tyskland med 85 Skibe med 32.107 N.R.T. som Nr. 3.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	43	40.943
Danzig	24	576
England	6	11.753
Danmark	50	19.812
Estland	8	4.228
Finland	10	4.839
Frankrig	2	813
Grækenland	1	2.355
Holland	8	2.096
Lithauen	4	1.369
Lettland	8	10.232
Tyskland	85	32.107
Norge	22	15.259
Amerika	5	9.501
Sverige	100	60.234
Bolivien	1	193

## POLENS KULEKSPORT I JULI MAANED

Gesandtskabet indberetter, at de fra Polen i Juli Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	1000 Tons - 1932 Juli
Østrig	130
Czekoslovakiet	30
Jugoslavien	1
Danmark	113
Norge	64
Sverige	224
Estland	2
Finland	33
Lettland	7
Lithauen	1

Memel	3
Belgien	5
Frankrig	63
Holland	10
Italien	67
Schweiz	8
Rumænien	2
Algier	10
Argentina	7
Bunkerkul	26
Ialt	806
Danzig	30
Ialt	836

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I JULI MAANED 1932

Generaldirektoratet indberetter, at Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Juli Maaned 1932 har været:

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler	6,567,0	1,904,050	24,318,4	3,833,836
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf	1,975,0	969,631	1,568,0	589,925
3. Træ og Trævarer	1,836,0	406,237	55,703,7	5,824,582
4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	1,620,9	106,716	471,7	26,657
5. Brændselsstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf	7,420,9	851,371	273,713,6	4,348,579
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf	4,308,8	1,441,043	283,0	69,671
7. Erts, Metal & Metalvarer	12,444,5	1,173,274	1,962,8	1,016,654
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser	789,7	237,774	568,4	122,590
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf	619,4	1,630,532	7,1	30,836
10. Beklædning, Galanterivarer	3,3	39,304	4,1	14,644
11. Spræng- og Skydemateriale	—	—	—	—
12. Andet	—	5,458	—	15,500
Ialt	37,586,4	8,765,400	358,600,8	15,893,474

Til Sammenligning med Juni Maaned skal anføres, at Indførslen da androg 35,056,5 T. til en Værdi af 9,336,481 Gulden. Medens der altsaa for Juli Maanedes Vedkommende er en mindre Opgang i Vægtmængde paa ca. 2,500 T., er der en ubetydelig Nedgang paa Værdien af de indførte Varer, nemlig ca. 500,000 Gulden. En betydelig Merindførsel viser Gruppe 1, »Levnedsmidler«, nemlig en Vægtstigning paa 4,800 T., hvilket næsten udelukkende hidrører fra en Indførsel af Ris paa ca. 4,800 T., endvidere er der Merindførsel paa ca. 1,000 T. paa Gruppe 3, »Træ og Trævarer« hidrørende fra Indførsel af ca. 1,300 T. Frøsæd. Derimod er der Nedgang for Grupperne 4, »Bygningsstoffer«, 5, »Brændselsstoffer« og 7, »Erts og Metaller«.

Udførslen androg i Juni Maaned 305,036,1 T. til en Værdi

af 12,224,589 G. og viser altsaa saavel vægt- som værdimæssigt en Opgang, nemlig ca. 50,000 T. med en Værdi af ca. 3,6 Mill. G. Stigningen er jævnt fordelt paa alle vigtigere Grupper, saaledes er Værdiudførslen paa Gruppe 1, »Levnedsmidler« steget med ca. 1 Mill. G., paa Gruppe 3, »Træ og Trævarer« med ca. 2,4 Mill. G., paa Gruppe 5, »Brændselsstoffer« med ca. 300,000 G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 4,600 T. Ris, ca. 1,600 T. animalsk Fedt og Olie, ca. 1,300 T. Frøsæd, ca. 5,900 T. Kul, ca. 1,000 T. Koks, ca. 2,300 T. Quebrachoekstrakt, ca. 10,200 T. Erts og ca. 1,000 T. gammelt Jern, medens de vigtigste udførte Varer bestod af ca. 13,000 T. Rug, ca. 3,000 T. Hvede, ca. 4,400 T. Sukker, ca. 1,100 T. Gødningstof, ca. 55,000 T. Træ, ca. 268,800 T. Kul, ca. 3,200 T. Koks, ca. 1,200 T. Metalvarer.



**FRAGTBERETNINGER** *Fortaet fra Side 419*

Wales/Buenos Aires slutes endnu til 9/-, Rotterdam/Buenos Aires ogsaa 9/- med 9/9 fra Danzig. Naar det erindres, at Losningen alene koster 3/- og Udgifterne for øvrigt er mange og store, forslaaer man ikke, at Tonnage kan faas til disse Rater. Det hjemgaaende Marked har en noget fastere Tendens for prompt Lastning, da der efter Sigende ikke er saa mange disponible Baade per September. Mindre Baade paa 45/5,500 T. faar 15/-, større 14/9 14/6 fra up River til U.K. Kont. Sept. og noget lignende stilles i Udsigt for Oktbr./Novbr. Lastning; men én Ting er at notere, en anden Ting at finde Reflektanter. Per Januar Februar rapporteres sluttet en 7,300 T. til 15/9 San Lorenzo U.K. Kont., opl. Skandinavien 17/9; denne Slutning bør ikke repeteres.

**ØSTEN**

For ny Høst fra Australien kan maaske nu opnaas 27/- 27/6d. fra Sydlandet, 25/6 26/- Vest, men Rederne er tilbageholdende, og det er sikkert klogt at se Tiden an. Fra Kina, Indien etc. udbydes enkelte Ladninger til ret uforandrede Rater. Engelske Redere har taget en Kontrakt paa 50,000 T. Sukker fra Mauritius til

U.K., hvoraf 10,000 T. Novbr. 18/6d., 40,000 T. Decbr. /Febr. 19/-. Majs Cape Town/St. Lawrence rapporteres til 15/6d. een Havn, 16/6d. to Havne; Beira/U.K. Kont. indikerer 16/- 16/6d.

**TIME-CHARTER**

8,250 T. m.v. del. N. Pacific redel U.K. Kont. min. 2 Mdr. 6/-; 4,600 T. m.v. New York redel U.K. Kont. \$1.05; 6,500 s.s. del. S. Atlantic redel U.K. Kont. 60c.; 8,000 s.s. del. S. Atlantic redel. U.K. Kont. 55c.; 5,800 s.s. Rundrejse Vestindien 50c.; 4,000 s.s. Rundrejse Vestindien 65c.; 2,500 s.s. Rundrejse Vestindien 90c.

**DE STORE  
OPLÆGNINGER**

Oplægningerne er steget i Ugens Løb; i Tirsdags androg de ikke mindre end 102 Skibe, tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening. Dette svarer til 251,981 Brutto Tons eller 400,920 Tons Dødvægt.

**Sø- og Handelsrettens nye Præsident.**

Til Posten som Præsident for Sø- og Handelsretten, der blev ledig ved Retspræsident Kühls Død, er udnævnt Landsdommer I. H. Hvidt, der siden 1926 har haft Sæde i Østre Landsret.

**Interessant Forsøg paa økonomisk Samarbejde mellem Rederi og Mandskab**

N. H. & S. T. omlaler en Sag, som vækker den største Interesse i Skibsfartskredse. Det drejer sig om økonomisk Samarbejde mellem A. I. Langfeldts Rederi i Kristianssand og Mandskabet paa Damperen »Aquila«. Ordningen gaar ud paa, at Rederiet skal have en vis Sum til Bestridelse af Administrationsudgifterne hjemme, og efter at Udgifterne til Driften er dækket, skal Mandskabet dele det eventuelle Overskud efter nærmere bestemte Regler. Da det er første Gang at et saadant Forsøg foretages, er man meget spændt paa at se Resultatet.

**Ingen Minefare mere**

Minefaren skal nu iflg. det engelske Admiralitet være overstaet. Muligvis findes der endnu nogle Miner fra Krigens Tid, men de exploderer ikke ved Sammenstød med et Skihsskrog. Admiralitetet advarer dog imod Forsøg paa at uskadeliggøre eventuelle Miner, som passerer. Rederier og Søfartsorganisationer har modtaget Meddelelse om, at Admiralitetet ikke længere betaler Præmie for Uskadeliggørelse af drivende Miner. Det engelske Admiralitet lægger hvert Aar et stort Antal Øvelseminer ud, som er fyldt med Sand, og det hænder ofte, at nogle af disse Miner slider sig løs fra Fortøjningerne og kommer i Drift. For Opfiskningen af saadanne Miner betaler Admiralitetet 2 Pund Sterling pr. Stk., hvis Minen findes indenfor Tomilegrænsen, og 5 Pund Sterling, hvis den findes udenfor.

**Amerikas nyeste store Passagerskib »Manhattan« paa sin Jomfrurejse**

I disse Dage har Hamborg været besøgt af det nyeste store amerikanske Passagerskib »Manhattan«, som var ude paa sin »Jomfrurejse«.

»Manhattan« er bygget af New York Shipbuilding Co. i Camden, N. J., for Regning af United States Lines. Skibet er paa ca. 25,000 Brutto-Tons og er 705 Fod langt og 86 Fod bredt.

Fartøjet er bygget som »Cabin-liner«, idet der ingen egentlig »Første Klasse« er, men »Cabin«-Klasse, Turistklasse og tredje Klasse. Ialt er der Plads til ca. 1200 Passagerer. For at gøre Opholdet ombord saa behageligt som mulig, er der sørgt for Anledning til at drive Sport af forskellig Art, saaledes er der bl. a. en Tennishane af sædvanlig Størrelse og et stort Svømmebassin.

Der er Telefoner i alle Kamre og Radiohøjtalere i alle Saloner. Pr. Mikrofon kan man ogsaa i Kamrene faa de sidste Radionyheder.

Saloner og Passagerkammerne er iøvrigt smukt udstyret og meget komfortable, men der er ikke lagt an paa Luksus.

Amerikanerne maa naturligvis havde Plads til deres Automobileer, hvorfor der er indrettet en stor Garage ombord.

**Strejker**

Fra *Gdynia* meddeles os, at Stevedorarbejdere og Havnearbejdere er gaaet i Strejke i Mandags. Der forhandles nu, men det ventes, at Strejken vil vare en 8 Dage.

Fra *Rotterdam* meldes, at der i Tirsdags er erklæret Strejke ombord paa de hollandske Skibe. Strejken gælder ikke Rotterdamsche Lloyd og Nederland Stoomvaart Mij.

De hollandske Redere forlanger en Hyrereduktion paa 20 pCt. Som bekendt beskæftiges en stor Del af de hollandske Skibe i Fart paa Østen, og for at tvinge Udgifterne ned har Rederne besluttet at ombytte en Del af Besætningerne paa disse Baade med Asiaterne.

**Overtrædelse af Lodsloven**

Forleden var en Sag for Overtrædelse af Lodsloven til Behandling ved Sø- og Handelsretten her.

Sagen er foranlediget af en Anmeldelse fra Københavns Lodseri mod Skibsfører Broschwitz, Hamborg, og Prokurist Holm Hansen hos Franck & Tobiesen. For Skibsfører Broschwitz' Vedkommende gik Anmeldelsen ud paa, at han den 3. Maj har ført Damperen »Brechtsee«, tilhørende Hamborg-Rederiet W. Schuchmann, fra Frihavnen gennem Anlægspladsen ved Islands Brygge uden at have Lods om Bord.

Prokuristen blev anmeldt for i Strid med Lodsbestemmelserne at have optraadt som »Kendtmand« ved den paagældende Lejlighed.

Under Retsmødet forklarede Prokurist Holm Hansen, at da »Brechtsee« skulde op til Soyakagefabriken for at laste, sejlede han med, fordi han havde Ærinde paa »Primula«, der laa i Gasværkshavnen tæt ved det Sted, hvor »Brechtsee« skulde lægge til. Han indrømmede, at han det meste af Tiden opholdt sig paa Broen og talte med Skibets Fører, men nægtede at have haft noget med Navigationen at gøre.

Prokuristen forklarede yderligere, at Føreren af »Brechtsee« ofte har været i Havnen som Fører eller 1. Styrmand paa andre Skibe.

Sagen udsattes for at Skibsfører Broschwitz kan blive afhørt.

### Nyt Dampskibsselskab i Svendborg

En Kreds af Borgere i Svendborg har i disse Dage stiftet et nyt Dampskibsselskab.

Selskabets Aktiekapital er ansat til 220,000 Kr., og det er Meningen, saa snart Aktietegningen er fuldført og den passende Lejlighed gives, at købe en eller to moderne Dampere paa 2—3000 Tons.

Selskabets Stiftere er: Direktør H. Povelsen, Direktør I. C. Madsen, Købmand N. P. Rasmussen, Direktør P. M. Petersen, Skibsreder A. E. Sørensen og Landsretssagfører A. L. H. Elmquist.

Selskabets administrerende Direktør og korresponderende Reder blev Skibsreder A. E. Sørensen.

Naar man har besluttet sig til at stifte Selskabet, skyldes det, at man mener, at Priserne paa Tonnage nu er saa langt nede, at det vil være den rette Tid at forøge Svendborgs Flaade.

★

## PERSONALIA

★

### Fødselsdag.

Direktør Carl A. Gerner, Den Internationale Skibsfarvefabrik, A/S (Holzapfel), fylder 50 Aar den 7. September.

Generalkonsul, Skibsreder Gustav E. Sandstrøm, Sandstrøm Stranne & Co., Gøteborg, fylder 50 Aar den 7. September.

### 25 Aars Jubilæum

Toldbodfuldmægtig Rich. Hansen kan den 1. September fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe.

### 70 Aar

Forhenværende Maskininspektør i Rederiet C. K. Hansen, Harry Sørensen, fyldte iforgaars 70 Aar.

### Dødsfald.

Skibsreder Hans Hansen er død i sit Hjem i Troense i en Alder af 72 Aar.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugseretov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Løstning: 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 Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kallen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Opballingsbedding for smaa Fartøjer. 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 Lodsavgang. 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. Havneopenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Olieflydere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulflydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneopenge 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 Olieflydere samt provlanterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastopenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneparkhus. Moderne Skibsværft: Opballingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugsering, ulønnet. Ingen Lodsavgang. Naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjelpekruer af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køllingsplads, Opballingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejlskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodsavgang 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 Skibsmædie. Opballingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Qasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnen. 10 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at ladtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodsavgang. Lodsopenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Opballingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen saltes forleden Dag et Dieselmotor-Lasteskib, Værftets Byggenummer 576, bygget for Regning Herrer Skibsredere Fearnley & Eger, Oslo, i Vandel.

Skibet bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende. 390' 0" × 55' 0" × 37' 3" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8200 Tons D. W.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 4300 I. H. K.

Allt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Fernbrook».

### Til Reparation

Helsingborgdamperen »Oscar Gorthon» repareres i Øjeblikket ved Howallsverke i Kiel.

### Sejladser paa Rhinen

Bremer Rhederverein meddeler os, at Lloyddamper »Hannover» har forladt Bremens Havn med Dybtgaaende 29' 3" og efter 5½ Times Sejladser med samme Højvande sikkert har passeret Bremerhaven's Red, og at dette tilstrækkelig beviser, at de forskellige Paastande om at Farvandet paa Floden mellem Bremerhaven og Bremen byder Navigeringen Vanskeligheder, ikke stemmer.

For indgaaende Skibes Vedkommende er Forholdene endnu gunstigere, og der er efter Bremer Rhederverein's Opfattelse ingen Vanskeligheder for Skibe med Dybtgaaende 29' 6" at kunne naa frem med samme Højvande fra Bremerhaven til Bremen.

### Den finske Skibsfart

De finske Rederes energiske Arbejde paa at udvikle og modernisere deres Flaade og skabe regelmæssige Ruter har medført, at en stadig stigende Andel af Finlands Import og Export besøres af finske Skibe.

Medens den finske Flaade kun transporterede 17 pCt. af Landets egen Import og Export i 1928, steg Andelen i 1929 til 22 pCt., i 1930 til 25 pCt., medens den i 1931 naaede op til 29 pCt.

### Danmark belønner engelske Søfolk.

Den danske Gesandt i London gav den 25. August Udtryk for den danske Regerings Paaskønnelse af det store Mod og den Tapperhed, som Officerer og Besætning paa den britiske Damper »Vardulia» havde udvist, da de under vanskelige Forhold i Februar Maaned havde reddet Besætningen paa den danske Damper »Aggersund» i det nordlige Atlanterhav.

»Vardulia's» Kaptajn, James Morris, fik overrakt et Guldur med Inskription, 1. Styrmand, John Mackay, der havde Kommandoen i Redningsbaaden, fik en Kikkert og Medlemmerne af Besætningen Sølv-Cigaretetuiet, ligeledes med Inskription.

### »Sovietskaia Neft»s Mandskab belønnet

Sovtorgsflots Motorskib »Sovietskaia Neft» reddede fornylig 437 Personer, Besætning og Passagerer, fra den brændte franske Liner »Georges Philippar» i det arabiske Hav. Redningsarbejdet fandt Sted under meget vanskelige Forhold. Af de reddede var 72 Personer forbrændte og saarede; de blev behandlet af »Sovietskaia Neft»s Skibslæge. Skibsmandskabet hjalp de reddede paa alle mulige Maader, og som Paaskønnelse for den ydede Hjælp har Skibsfarts-Kommissæren nu tildelt Mandskabet Belønninger beløbende sig til to Maaneders Hyre.

### Statens nye Beddingsanlæg ved Esbjerg Havn

Det første Skib blev forleden halet op paa Statens nye Beddingsanlæg i Esbjerg Havn. Dette Anlæg er iflg. »Jyllandsposten» noget for sig, idet der ikke her i Landet og vistnok heller ikke i Udlandet findes noget Beddingsanlæg efter samme Princip. Anlægget har tre Løb, et for Skibe paa indtil 70 Tons, der udelukkende er beregnet for Fiskekullere, et andet for Skibe paa indtil 250 Tons-Egenvægt og endelig et for Skibe op til 500 Tons Egenvægt. Foreløbig kan Beddingen tage 15 Far-

tøjer paa een Gang, men det vil let kunne udvides til at kunne tage 25 Fartøjer.

Hele Anlægget har kostet 330,000 Kr. Der regnes med, at der kan tages 10 Fartøjer paa Bedding i Løbet af een Dag, naar alt gaar normalt.

### Grundstødning

Damperen »Røsta» af Oslo, der var for Nordgaaende gennem Sundet, grundstødte i Mandags paa Søndre Hoved ved Middelgrunden. Det var klart Vejr, saa Kaptajnen maatte have taget fejl af Sømærkerne. Svitzers »Sigyn» gik straks ud til Havaristen, og senere rekvireredes Lægtøren »Sif», da det viste sig nødvendigt at losse en Del af Lasten.

Røsta» er paa Rejse fra Gdynia til Oslo med ca. 2000 Tons Kul.

### Engelsk Damper strandet ved Skagen

I Regntaagen grundstødte i Lørdags ud for Gl. Skagen en stor Damper, der kom vestfra. Det viste sig at være Damperen »Manordilo», tilhørende Rederiet Harries Bros, Swansea.

Damperen, der stod paa tredje Revle, kom den følgende Dag flot ved egen Hjælp.

### I Fart igen

Orients Motorskib »Victoria», der har været oplagt i Frihavnen, er gaaet til B. & W. for Eftersyn og skal derefter i Fart.

### Ø. K. starter ny Linie

Østasiatisk Kompagni har startet en ny Linie mellem San Francisco og Shanghai — Chinese American Line — som skal betjenes af Motorskibene »Faltria», »Jutlandia» og »Selandia».

### Marconi Radiofyrrer i Kina

Som Følge af de gunstige Resultater, der er opnaaet ved de af Marconi oprettede automatiske Radiofyrrer, der i 1930 installeredes paa North Loddleøen, i Nærheden af Shanghai, har de kinesiske Myndigheder besluttet at forsyne to andre vigtige Navigationspunkter med lignende Apparater af den mest moderne Type. Beliggenheden af de nye Radiofyrrer bliver henholdsvis paa Shaweishanøen ved Yang-tse-Kiangs Munding og ved Gutzlaff, der ligger paa den vigtige Søroute til Shanghai og Yang-tse-Kiangs floden. De nye Radiofyrrer bliver paa henholdsvis 700 og 500 Watt. Apparaterne vil blive særlig konstrueret til tropisk Brug. Automatisk Radiofyrrstationer af denne Type, der udsender Signaler i alle Retninger og derved bringer Skibe, forsynet med traadløse Pejleapparater, i Stand til at konstatere deres nøjagtige Positioner, er af Verdens førende Søfartsnationer blevet anerkendt som et af Søfartens vigtigste Hjælpemidler, hvilket yderligere bevises ved disse Fyrrer stignende Anvendelse paa stærkt befærdede Kyststrækninger. Marconi Radiofyrrer udmærker sig ved deres uhyre simple Virkemaade og deres Evne til at virke i lange Perioder, uden at de behøver at passes af sagkyndig Personale. Hele Apparatet reguleres af et Regulatorur, der paa forud bestemte Tider aabner for Udsendelsesapparatet, der da udsender et særligt Signal, der er blevet tillagt det paagældende Radiofyrrer, hvorefter det alder afbrydes, indtil det næste Signal automatisk udsendes. Man har sørget for, at Signalerne udsendes med forholdsvis lange Mellemrum i godt Vejr eller kontinuerligt, naar det er taaget eller der er daarlig Sigbarhed i Fyrrerets Nærhed.

### Kæmpedamperen undgik »Titanic»s Skæbne

Cunardliniens Kæmpedamper »Alaunia», der forleden ankom til Plymouth, hvor 700 Passagerer blev landsat, havde paa Overturen nær kommet til at dele »Titanic»s Skæbne.

Det var i 1912, at dette nye Kæmpeskib for at slaa

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. 8. 1932

LONDON . . . . .	19,47	MADRID . . . . .	45,10
NEW YORK . . . . .	561,75	AMSTERDAM . . . . .	226,50
BERLIN . . . . .	133,75	STOCKHOLM . . . . .	100,10
PARIS . . . . .	22,20	OSLO . . . . .	97,70
ANTWERPEN . . . . .	77,85	HELINGFORS . . . . .	8,40
ZÜRICH . . . . .	109,00	PRAG . . . . .	16,75
ROM . . . . .	28,95		

Fartrekorden, lod haant om Isbjergenes kolde Trusler og ikke sagtne Farten. »Alaunia«s Kaptajn var meget forsigtig. Da man under Vejs fra Montreal mødte en tæl Taage og stærk Kulde, lod Kaptajnen Farten sætte ned til det halve og lod Skibet ligge stille om Natten. Selv stod han uafbrudt paa Broen de to lange Døgn, Taagen rugede over Vandene. I to Døgn kunde de opskræmte Passagerer se Isbjerg efter Isbjerg duve faretruende forbi, naar Taagen lettede lidt nogle Minutter ad Gangen.

Paa een Eftermiddag i et saadant Øjeblik drev en Snees vældige, glimtende Isuhyrer af Sted fra Hundrede Meter borte og sendte kolde Gys ned ad Ryggene paa de mange Mennesker. Næste Morgen gled et Bjerg, der taar-nede sig Hundrede Fod op over Skibet forbi det i en Afstand af knapt Hundrede Meter. Under de Forhold kan Rederiet næppe bebrejde Kaptajnen, at han kom to Dage for sent.

## AARHUS

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Stakesby* af Whitby, 2339 Tons, fra Argentina via Bergen, Majs.  
 s.s. *Fennis* af Stockholm indladet Olie til Norrkøping.  
 s.s. *Biruta* af Riga fra England med Kul.  
 3/m Sk. *Atho* af Tallinn fra Umeå med Trælast.  
 s.s. *Torfrid* af Trelleborg fra Middlesborough, Raanjern.  
 s.s. *Sturmsee* af Bremerhaven fra Amsterdam med Fos-fal.  
 s.s. *Annam* af København fra U. S. A. via København, Hvede.  
 s.s. *Birgitte* af København fra England med Kul.  
 s.s. *Graculus* af Helsingborg fra England med Kul.  
 s.s. *Rhone* og s.s. *Rota* indladt Landbrugsprodukter.  
 s.s. *Nercus* af Amsterdam fra Amsterdam via København, Stykgods og indladt Olie.

## POSITIONSLISTE



## PR. 30. AUGUST 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, afg. London 27.8.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.l. *Aase Mærsk*, pass. Galata 23.8.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Ushant 26.8. p. R. i. Genoa.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Huelva 24.8.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Rio 16.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Leixoes 31.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Port Said 28.8. til Genoa.  
 s.s. *Allsund*, Petersen, afg. Havana 24.8. til Baltimore.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 23.8. til Panama Canal.  
 m.l. *Anna Mærsk*, ank. Shanghai 23.8.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Vejle 28.8.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Holbæk 23.8. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. River Plate 28.8.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Nakskov 28.6.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Ushant 25.8.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, pass. Gibraltar 28.8. p. R. i. Dunkirk.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. La Liberia 18.8.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 29.8.  
 s.s. *Betty Mærsk*, pass. Colon 22.8.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Barcelona 26.8.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Bordeaux 26.8.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Marseilles 28.8.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Newport News 20.8.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 27.8. til Blyth.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavik 27.8. til Leith.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Santa Fe 20.8.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 25.8.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca 6.9. til Tanager.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Santiago 23.8. til New York.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 1.9. til Odense.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, pass. Reden 23.8.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Horsens forv. 3.9. til Antwerpen.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Tama 5.8.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Baltimore 25.8.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 22.8.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Oran f. B. 23.8. til Havre.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 1.9.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Bourgas 29.8.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Adén 25.8. til Suez.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Rotterdam 28.8. til Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. 27.8. til Bremen.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.9. til Aalborg.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 3.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 3.9. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ejffe Mærsk*, pass. Skagen 24.8.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Kbhvn. forv. 2.9. til Middelhavel.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Immigham 29.8. til Alexandria.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, pass. Skagen 20.8.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, rapp. 240 m NØ. 24.8. p. R. i. Cape Race.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Archangel 18.8.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Esbjerg 16.8.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 24.8.  
 m.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Hamborg 28.8.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Helsingør 24.8.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 28.8.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Ny-borg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Middlesbrough 27.8.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Kalundborg 27.8.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kol-ding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 2.9. til Oslo.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Danzig 26.8.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Swansea 28.8.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 2.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Antwerpen 11.8. til Baltimore.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Ancona 27.8.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Cobe 22.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Montreal 19.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Alexandria 28.8.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, afg. St. John N. B. 25.8.

## H

- s.s. *Hajnia*, Lund, ank. Kbhvn. forv. 1.9.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Frederikshavn 14.8.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Archangel 10.8.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 6.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Løddingen 21.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Swansea 23.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 2.9. til Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Hull 2.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Odense 29.8.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Canal 17.8. p. R. i. Los Angeles Harbour.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Leningrad 22.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Namsos 25.8.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Philadelphia 25.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 26.8. til Vest- og Nord-landet.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Towsville 20.8.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Tsingtao 24.8. til Hongkong.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Vilvorde 17.8.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Cardiff 19.8.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jyllandia*, Andersen, ank. New Westminster 17.8.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



**K**

s.s. *Kutholm*, Petersen, afg. Swansea 29.8. til Esbjerg.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. New York 24.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 25.8. til Birkenhead.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 29.8.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Penang 28.8. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Santa Pola 21.8.  
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Dan Marlin 23.8.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Archangel 19.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Norfolk 22.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio forv. 30.8. til Kbhvn.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, Ankersen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Adén 16.8. til Singapore.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 3.9. til London.  
 m.l. *Marie Mærsk*, ank. Sandefjord 19.8.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Leningrad 27.8.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Piræus 19.8.  
 s.s. *Maryland*, Kajs, afg. Buenos Aires 7.8. til Rotterdam.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Genoa 14.8.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Penang 27.8.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Oran forv. 31.8. til Algier.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. London 29.8.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Skagen 11.8.  
 s.s. *Nituros*, Falk, afg. Kbhvn. 6.9. til Riga.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 9.8.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, pass. Dover 28.8.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Smyrna 27.8.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Klaipeda 24.8.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Aabenraa 20.8. til Buenos Aires.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Mona 27.8. p. R. t. Panama Canal.  
 m.s. *Parkeston*, Basboll, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Oslo 28.8.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Boston 23.8.

s.s. *Polonia*, Stankiewicz, afg. Kbhvn. 27.8.  
 s.s. *Pulaski*, Knöngen, afg. Halifax 29.8.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Grimsby 24.8.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Leningrad 22.8.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 5.9. til Nakskov.

**S**

s.s. *Saga*, Nielsen, afg. Aarhus forv. 1.9. til Antwerpen.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Poli 23.8.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 2.9.  
 s.s. *Seine*, Vasse, afg. Kbhvn. forv. 29.8. til Dunkirk.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Nørresundby 27.8.  
 m.s. *Stam*, Krarup, ank. Vladivostock 21.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Thames River 28.8.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 30.8. til Middelfart.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 4.9. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerpen 25.8.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Soldiers Cove 26.8. til New York.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Leningrad 20.8.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Drammen 28.8.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Broneville 14.8.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Amsterdam 24.8.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Corpus Christi 27.8.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 3.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Aalborg 25.8.  
 s.s. *Sonderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland-Aabenraa-Haderslev Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, afg. Frederikshavn 12.9. til Danzig.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 1.9. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig forv. 30.8. til Reval.  
 s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, afg. Grimsby 29.8. til Esbjerg.  
 s.s. *Tømsk*, Jacobsen, ank. København 25.8.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Tripoli 28.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Stettin 31.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania forv. 2.9. til Messina.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, i Esbjerg-London Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 30.8. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 29.8.

**V**

s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Port Talbot 24.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Bandholm forv. 31.8.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Buenos Aires forv. 31.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Memel 30.8. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 27.8. til Wear.

**Y**

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, afg. Antwerpen 25.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 29. AUGUST 1932

3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Piteå 22.8.  
 3/m Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Halmstad 23.8.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Karlsborg 25.8.  
 3/m Sk. *Norden*, Friis, afg. Boston 24.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

★

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordefarve  
Patent Mønje

Kobberstof for Træskibe  
Grøn Patentmaling til udenborde Brug

ENESALG I DANMARK: KAY DYHR, KØBENHAVN, NYHAVN 43

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8801-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# Efterretninger for Søfarende

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 31. August 1932.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parenthes, snafrent 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.

1669. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønden Rønne genudlagt. Lys- og Fløjtetønden Rønne paa c.  $55^{\circ} 05' N$ .  $14^{\circ} 38' E$ . er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 33/1581 1932.)
1670. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvningstønde. (Klokke atter) i Virksomhed. (U. f. s. Nr. 34/2218. Stockholm 1932.) Klokken paa Karlskrona Anduvningstønde paa  $56^{\circ} 03' 12'' N$ .  $15^{\circ} 33' 32'' E$ . er atter i Virksomhed. (E. f. S. Nr. 33/1582 1932.)
1671. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Løbet gennem Skällösund. Grund bortsprængt. (U. f. s. Nr. 34/2217. Stockholm 1932.) Under Henviisning til E. f. S. Nr. 32/1507 1932 meddeles, at den deri omtalte 2m Grund paa c.  $56^{\circ} 07',3 N$ .  $15^{\circ} 43',8 E$ . nu er bortsprængt, saaledes at Dybden paa Stedet er 3,3 m. (E. f. S. Nr. 32/1507 1932.)
1672. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamn S. Grund. (U. f. s. Nr. 34/2216. Stockholm 1932.) En Grund med 6,2 m Vand er fundet paa  $59^{\circ} 09' 09'' N$ .  $18^{\circ} 56' 30'' E$ .
1673. Sverige. Bottniske Bugt. Ulvöarna. Flasan Fyr tændes. Fast Sømærke nedlægges. (U. f. s. Nr. 34/2215. Stockholm 1932.) I Begyndelsen af September d. A. tændes paa Skæret Flasan paa  $63^{\circ} 01' 02'' N$ .  $18^{\circ} 41' 37'' E$ . et nyt Fyr, Flasan Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Fyret anbringes paa en hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament, der foroven er malet sort og fornedden hvidt. — Samtidig med Tændingen af Fyret nedlægges det tæt ved det nye Fyr staaende faste Sømærke Flasan. (E. f. S. Nr. 22/1010 1932.)

1674. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Luleå. Liljeuddens Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 34/2214. Stockholm 1932.)  
*Liljeuddens Fyr* paa  $65^{\circ} 25' 00''$  N.  $22^{\circ} 14' 15''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra  $180^{\circ}$  til  $201^{\circ}$ .      3. Rødt i Pej. fra  $212^{\circ}$  til  $324^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — -  $201^{\circ}$  -  $212^{\circ}$ .  
Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 33/1586 1932.)
1675. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Mässkär Baake repareret.  
(U. f. s. Nr. 23/627. Helsingfors 1932.)  
Det pyramideformede Tag paa *Mässkär Baake* paa  $63^{\circ} 43' 43''$  N.  $22^{\circ} 35' 09''$  E. er repareret, og Farven er lysegraa. Iøvrigt er Baaken uforandret.
1676. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nystad. Stånggrund Fyr tændt.  
(U. f. s. Nr. 23/613. Helsingfors 1932.)  
*Stånggrund Fyr* paa  $60^{\circ} 43' 30''$  N.  $21^{\circ} 02' 04''$  E. er tændt.
1677. Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusacklacken. Nyt Fyr tændes. Lövörevet Lystønde inddrages.  
(U. f. S. Nr. 23/611. Helsingfors 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid inddrages *Lövörevet Lystønde* paa c.  $60^{\circ} 20'$  N.  $26^{\circ} 32'$  E. permanent og erstattes med det ny Fyr *Ljusacklacken*, som tændes paa  $60^{\circ} 19' 16''$  N.  $26^{\circ} 29' 01''$  E. — Nærmere Meddelelse om Fyret vil fremkomme.
1678. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde.  
(U. f. s. Nr. 34/2219. Stockholm 1932.)  
Lys- og Klokketønden *Neva* paa c.  $59^{\circ} 56'$  N.  $30^{\circ} 08'$  E. er ombyttet med en Lystønde.  
(Kort Nr. 277.)
1679. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.  
(U. f. s. Nr. 34/2220. Stockholm 1932.)  
Lystønden paa c.  $59^{\circ} 56'$  N.  $29^{\circ} 56'$  E., ved N.-Siden af Søkanalen, er ombyttet med en Lys- og Klokketønde.  
(Kort Nr. 277.)
1680. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Devøsei Grund N. Afmærkning forandres.  
(N. t. M. Nr. 9/43. Reval 1932.)  
Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost over en Ballon paa c.  $59^{\circ} 41',9$  N.  $24^{\circ} 54',5$  E. vil i Begyndelsen af September d. A. blive ombyttet med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste over en Ballon.  
(Kort Nr. 276.)
1681. Estland. Dagö W.-Pynt. Ristna (Dagerort) Vinkel-Blinkfyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 9/42. Reval 1932.)  
*Ristna Fyr* paa c.  $58^{\circ} 56',4$  N.  $22^{\circ} 03',4$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Hvidt Lys i Pej. fra  $16^{\circ}$  til  $178^{\circ}$ .  
2. Lyset skifter gradvis fra hvidt til rødt i Pej. fra  $178^{\circ}$  til  $208^{\circ}$ .  
3. Rødt i Pej. fra  $208^{\circ}$  til Kysten.  
Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(Kort Nr. 268.)
1682. Estland. Dagö S.-Pynt. Soëlo Sund. Serro Ledefyr. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 9/39. Reval 1932.)  
*Serro Bagfyr* lyser nu, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra  $297\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $3^{\circ}$ .      3. Hvidt i Pej. fra  $44^{\circ}$  til  $74\frac{1}{2}^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $3^{\circ}$  -  $44^{\circ}$ .      4. Rødt i — -  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  -  $171^{\circ}$ .  
Flammens Højde: 16 m. — Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 268.)



1683. Estland. Ösel W.-Kyst. Filsand Fyr WNW. Grund afmærket.  
(N. t. M. Nr. 9/40. Reval 1932.)  
En Grund med 5,5 m Vand er fundet 5,7 Sm 293° fra *Filsand Fyr* paa c. 58° 25',<sub>1</sub> N. 21° 38',<sub>9</sub> E.  
N.-Siden af Grunden er afmærket med en hvid Spirtønde med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost paa c. 58° 25',<sub>4</sub> N. 21° 38',<sub>7</sub> E.  
S.-Siden af Grunden er afmærket med en rød Spirtønde med en rød, opadvendt Kost.  
(Kort Nr. 268.)
1684. Letland. Riga Bugt. Roien. Fyr midlertidig flyttet.  
(N. t. M. Nr. 7/19. Riga 1932.)  
Fyret paa S.-Enden af *Roien* Bølgebryder er midlertidig flyttet til Bølgebryderens N.-Ende.  
c. 57° 30',<sub>5</sub> N. 22° 49',<sub>5</sub> E.  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1685. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Radiotaagesignal og Undervandstaagesignal atter i Virksomhed.  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Radiotaagesignalet og Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 18' N. 12° 47' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 34/1629 1932.)
1686. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Løbet forbi Marstal. Afmærkning forandret.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1223 1932 meddeles, at det tidligere Skiftested for Afmærkningen ud for *Marstal* Havn er flyttet N. efter til Anduvningsvageren ved *Hovvig Grund* (54° 52' (06") N. 10° 31' (39") E.), som saaledes danner Skiftested, hvorefter Skibe, kommende fra *Klørby*, under hele Passagen af Løbet indtil *Hovvig Grund* har Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Bagbord.  
(E. f. S. Nr. 25/1223 1932. Kort Nr. 297, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 34 og 571. Søm.-Fort. Side 7 og 85.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1687. Norge. Skagerrak. Oslofjorden E.-Side. Mossesundet Fyr nedlægges.  
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1932.)  
*Mossesundet Fyr* paa c. 59° 28',<sub>2</sub> N. 10° 41',<sub>1</sub> E. nedlægges den 1. September d. A.  
(E. f. S. Nr. 19/857 1932. Kort Nr. 236.)
1688. Norge. Skagerrak. Oslofjorden E.-Side. Mossesundet. Kippenes Fyr tændes.  
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1932.)  
Den 1. September d. A. tændes paa E.-Siden af *Jeloen* paa 59° 29' 09" N. 10° 40' 48" E. et nyt Fyr, *Kippenes Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret skal lyse, som følger:
- |                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 175° til 183°. | 3. Rødt i Pejl. fra 8° til 13°. |
| 2. Hvidt i — - 183° - 8°.          | 4. Grønt i — - 13° - 16°.       |
- Brændetid: 8. Juli—29. Maj.  
(E. f. S. Nr. 19/857 1932. Kort Nr. 236.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1689. Norge. Røst. Lofoten. Skomvær Fyr. Bifyr tændt.

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1932.)

I Skomvær Fyr paa c.  $67^{\circ} 24',7$  N.  $11^{\circ} 53',0$  E. er 20 m under Hovedfyret installeret et Bifyr, der viser hvidt, fast Lys. Synsvidde:  $15,3$  Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $247^{\circ}$  til  $257^{\circ}$  og leder fri S. om *Tørfallan*.  
(E. f. S. Nr. 19/865 1932.)

## 1690. England. Inner Dowsing. Afmærkning flyttet.

(N. t. M. Nr. 1351. London 1932.)

1. *Inner Dowsing Overfalls Buoy* er flyttet c.  $0,3$  Sm i Retningen  $139^{\circ}$  og ligger nu  $8,2$  Sm  $97\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Trusthorpe* Vindmølle. c.  $53^{\circ} 19'$  N.  $0^{\circ} 30'$  E.

2. *Inner Dowsing Northern Buoy* er flyttet c.  $0,2$  Sm i Retningen  $254^{\circ}$  og ligger nu  $10,1$  Sm  $96\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Trusthorpe* Vindmølle.

## 1691. Tyskland. Sild. Lister Dyb. Fyrbelysning forandres.

(N. f. S. Nr. 35/2865. Berlin 1932.)

Den 1. September d. A. forandres, uden nærmere Meddelelse, Fyrbelysningen i *Lister Dyb*, som følger:

1. *List West* Fyr paa c.  $55^{\circ} 03'$  N.  $8^{\circ} 24'$  E. forandres til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ . Synsvidde: 14 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og  $9,6$  Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra $84\frac{1}{2}^{\circ}$ til $96\frac{1}{2}^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pejl. fra $110\frac{1}{2}^{\circ}$ til $179^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $96\frac{1}{2}^{\circ}$ - $98\frac{1}{2}^{\circ}$ .         | 5. Rødt i — - $179^{\circ}$ - $204^{\circ}$ .                     |
| 3. Rødt i — - $98\frac{1}{2}^{\circ}$ - $110\frac{1}{2}^{\circ}$ .         | 6. Hvidt i — - $204^{\circ}$ - $84\frac{1}{2}^{\circ}$ .          |

2. *List West* N.-lige Fyr, 93 m N. for (1), slukkes.

(E. f. S. Nr. 24/1139 1932. Kort. Nr. 295, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 93 og 94.)

## 1692. Tyskland. Süderpiep. Baaketønden Tertius O flyttet.

(N. f. S. Nr. 35/2929. Berlin 1932.)

Baaketønden *Tertius O* er flyttet til  $54^{\circ} 07' 35''$  N.  $8^{\circ} 45' 28''$  E.

## 1693. England SE.-Kyst. East Goodwin Fyrskib. Undervandstaagesignal forandres.

(N. t. M. Nr. 40. Trinity House, London 1932.)

I Løbet af de nærmeste Dage vil, uden nærmere Meddelelse, Undervandstaage-signalet med Membran om Bord i Fyrskibet *East Goodwin* paa c.  $51^{\circ} 13'$  N.  $1^{\circ} 36'$  E. blive forandret, og Signalet blive, som følger: Tone  $\frac{1}{2}^s$ , Pause  $1^s$ , Tone  $1\frac{1}{2}^s$ , Pause  $\frac{1}{2}^s$ , Tone  $1\frac{1}{2}^s$ , Pause  $\frac{1}{2}^s$ , Tone  $\frac{1}{2}^s$ , Pause  $24^s$ .

## 1694. England. South Scroby Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.

(N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1932.)

Omkring den 4. Oktober d. A. ombyttes *South Scroby* Tønde paa c.  $52^{\circ} 33\frac{1}{2}'$  N.  $1^{\circ} 50'$  E. midlertidig med en sort og hvid, vandret stribet Lystønde, der skal vise rødt Et-Blink hver  $1^s$ .

Lystønden vil omkring den 10. December d. A. atter blive ombyttet med den oprindelige Tønde. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

## 1695. England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.

(N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1932.)

Omkring den 4. Oktober d. A. ombyttes *Smith's Knoll* Klokketønde paa c.  $52^{\circ} 52'$  N.  $2^{\circ} 15'$  E. midlertidig med en sort Lys- og Klokketønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $1^s$ .

Lys- og Klokketønden vil omkring den 10. December d. A. atter blive ombyttet med den oprindelige Klokketønde. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1696. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Gardiners Island. Skær.  
(N. t. M. Nr. 33/2215. Washington 1932.)  
Et Skær med 0,4 m Vand er fundet paa 41° 07' (20") N. 72° 06' (20") W., tæt  
E. for N.-Pynten af *Gardiners Island*.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1697. Santo Domingo. Santo Domingo Havn. Grund findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 1355. London 1932.)  
Grunden med 5,4 m Vand, der var rapporteret at ligge paa c. 18° 28' N. 69° 53'  
W., 0,34 Sm 160° fra *San José Fort* Fyr, er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 14/655 1930.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1698. Indiske Ocean. Rodriguez Island. Mathurin Bugt. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1362. London 1932.)  
Den sort- og hvidmalede Tønde paa c. 19° 40' S. 63° 26' E., 0,51 Sm 357° fra  
Observatoriet paa *Point Venus*, er permanent inddraget.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1699. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Havn. Havnereglement.  
Under den 24. August d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt  
Reglement for Ordenens Overholdelse i *Svendborg Havn* (c. 55° 03',4 N. 10° 37',3 E.)  
i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved)  
*danske Havne* (Broer)“.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i  
indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.  
Det til Havnen hørende Søomraade afgrænses ved Linierne mellem følgende 3  
Punkter: Duc d'Alben ved *Øksenbjerg* Dampmølle, S.-ligste Duc d'Albe ud for *Frederikso*  
SW.-Pynt og Færgebroens SE.-lige Hjørne.  
Havnen bestaar af søndre Havnebassin, der afgrænses af *Frederikso*, Broen til  
Byen og søndre Havnekaj, og den øvrige Havn, afgrænset af *Frederikso*, Broen til  
Byen, *Jessens Mole*, nordre og østre Havn.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1932.  
(Havnelods, Side 179.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korte eller  
Bogs Nr. *England:*
- T Supplement No. 2 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. III.  
R 651 Japan. — Bungo channel.  
R 3172 Antarctic Regions, sheet 3.  
R 3273 The West Indies.  
T Supplement No. 2 to Black Sea Pilot.  
T Supplement No. 3 to South America Pilo, Part II.  
T Supplement No. 5 to China Sea Pilot, Vol. V.  
*Finland:*
- N 3 Perämeri, Bottenviken.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 1700. Danmark. Gedser Rev Fyrskib ombyttes midlertidig.

I Løbet af September d. A. vil Fyrskibet *Gedser Rev* paa c. 54° 27' N. 12° 11' E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der viser samme Fyrkarakter og giver samme Taagesignal med Sirene. Derimod afgiver Reservefyrskibet intet Undervands-taagesignal, og Radiotaagesignalet forandres midlertidigt til:

Bogstaverne *GRGR* efterfulgt af 14 Streger, hver af 1 Sek. Varighed, derefter en lang Streg paa 12,5 Sek. Varighed efterfulgt af Bogstaverne *GR*. — Et Signal hver 3 Min. Signalets samlede Varighed: 50 Sek. Bølgelængde: 980 m (306 ke). Tonehøjde: 950 Svingninger pr. Sek.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 1701. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Bedding afmærket. Ny Bedding tilkommet.

1. Den store Bedding ved *Kalundborg* Skibsværft er ved Yderenden paa 55° 40' (34") N. 11° 05' (45") E. blevet afmærket med en sort Spidstønde paamalet med hvidt: *Bedding*.

2. En ny Bedding er tilkommet c. 10 m W. for (1). Yderenden af Beddingen er omtrent i Flugt med Ydersiden af Vestre-Havnebassins E.-Mole.

(Kort Nr. 299 og 220. Danske Lods, Side 302. Havnelods, Side 90).

#### 1702. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing. Møllegab Klokketønde indtages midlertidig.

Den hvide Klokketønde *Møllegab* paa 54° 54' (24") N. 10° 25' (36") E. inddrages midlertidigt i Tiden fra 1. September til 15. September d. A.

#### 1703. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Høje Stene Løb. Klokketønde inddrages midlertidig.

Den rød- og hvidstribede Klokketønde *Høje Stene Løb* paa c. 54° 57',8 N. 10° 27',5 E. inddrages midlertidigt i Tiden fra 1. September til 15. September d. A.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE, ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*- og saa se  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

FOR INTERNATIONAL SHIPPING NEWS  
READ

THE SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.      PHONE 2070 - 12610

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

### Frihavns Skibsprovianteringsforretning

(Indehavere: F. Mømmesen og A. P. Melgaard)

provianterer Skibe saavel paa  
Rheden som overalt i HavnenAdresse: Proviantboderne, Frihavnen  
Telefon 8332 og Palæ 967 y.

DAMPKIBSSELSKABERNE

### „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

### D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

### Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

### A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

### O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

### O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havarilagenter — Speditører  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk SkibsrederforeningDansk Vicekonsulat  
RÄFSÖ & MANTYLUOTO  
(Björneborg's District) FINLAND

### A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

### ADOLF LAHTI

Uleåborg &amp; Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
SpeditionTel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG  
Coder: Boe, Scott's 1906, Watkin's 1904, Baltic Code, Zebra (3)  
Seediensschlüssel, Owners' & Captains' Code

### O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

ULEÅBORG &amp; HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
Independent Stevedores

Members of The Association of Finnish Stevedores.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 37

FREDAG 9. SEPTEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S. af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det dansk-Franske D/S  
D/S Danin  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjyds Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

SKIBSFARTEN  
OG DEN FOR-  
ÆLDEDE TONNAGE

Som omtalt andetsteds i Bladet har Dansk Dampskibsrederiforening nedsat en særlig Komité, der skal overveje Mulighederne for at slutte sig til et af de paa International Shipping Conference's Møde i London den ottende Juli fremsatte Forslag til Skibsfartens Ophjælpning gennem internationalt Samarbejde. Det er selvfølgelig umuligt at spaa, hvilket af de foreliggende Forslag, der vil falde i de danske Rederes Smag, og udelukket er det langtfra, at intet af dem gør det. Mange Redere, baade herhjemme og i Udlandet, er af den Opfattelse, at kunstige Foranstaltninger i det lange Løb ikke alene ikke hjælper Skibsfarten, men skader den. Det er derfor her som andetsteds vanskeligt at samle hele Rederierhvervet om en bestemt Plan.

I forskellige Lande har man ikke villet afvente den internationale Konferencens næste Møde, der finder Sted i Oktober Maaned. I Tyskland er man saaledes gaaet i Gang med Ophugning efter en større Maalestok. Den tyske Regering er gaaet med til at ophugge 400,000 Tons og har stillet 12 Millioner Rmk. til Disposition. Med andre Ord Rederne faar 30 Rmk. pr. Bruttoton, hvad der jo ligger betydeligt over den for scrap betalte Pris. Efter hvad Scandinavian Shipping Gazette's Korrespondent i Hamburg fortæller, kan kun Skibe komme i Betragtning, som har været opført i det tyske Skibsfartsregister inden den første Januar 1930. Ophugningen er allerede begyndt, bl. a. er Værftet i Flensborg i Gang med Ophugningen af den første Damp, der er blevet Værftet tildelt.

I Italien er Ophugningen ligeledes i fuld Sving. Regeringen har igen bevilget nogle Millioner Lira til dette Formaal, men tilsyneladende behøver Skibene, der ophugges, ikke at være indregistrerede i Italien. I alt Fald køber Italienerne et stigende Antal engelske Dampere til Ophugning, en Forretning, der ikke er lønnende med de nuværende Priser for scrap, med mindre Ophugningen sker med Statstilskud.

Tanken om rationel Ophugning blev forøvrigt først fremsat i Oslo paa Baltic and White Sea Conference's Aarsmode. Det var den danske Reder, Hr. Hans P. Carl, der fremkom med den, mindre af Kærlighed til selve Planen, men fordi han mente, at Ophugning var i alt Fald bedre end Oplægning. Saa var man i alt Fald af med de gamle Skibe, der spøger paa Verdenshavene. Hr. Carl er vist iøvrigt som flere andre Redere af den Overbevisning, at *scuttling* af den overflodige Tonnage er mest at foretrække — ud paa Atlanterhavets store Dybder med de udrangerede Skibe, luk op for Ventilene, Farvel og Tak. Ophugningen formindsker ganske vist Tonnagemængden, men den bidrager ogsaa til, at Transportmængden af Erts vil gaa meget ned. Det betaler sig bedre for Skibsfarten at seje med bulky Ladninger som Erts end med scrap.

Men for alle Redere Verden over synes det efterhaanden indlysende, at det eksisterende Princip indenfor Skibsfarten: at sælge den udrangerede Tonnage til Konkurrenter er en Form for Sparsommelighed, der

hævner sig. Naar et Skib er skrevet af, bør det forsvinde. I de fleste industrielle Virksomheder vilde Lederne være glade, hvis de havde 20 Aar til at afskrive deres Maskineri paa. De kan i Reglen ikke klare sig i Konkurrencen med saa gammelt Maskineri, men de kunde under alle Omstændigheder ikke finde paa at sælge det kasserede Maskineri til konkurrerende Firmaer.

**EN SAMARBEJDETS MAND** Næppe nogen svensk Reder har saa mange gode Venner her i Danmark som den kendte Göteborg-Reder, Generalkonsul Gustaf E. Sandström, som i Onsdags fejrede sin 50 Aars Fødselsdag og 25 Aars Jubilæum som selvstændig Reder.

Generalkonsul Sandström hører til den Kreds af Baltic and International Maritime Conference's Mænd,



Generalkonsul Gustaf E. Sandström.

der fuldt og fast tror paa det internationale Samarbejde som Skibsfartens Redningsbøje. Hans Forslag til dette Samarbejde gaar som bekendt ud paa at etablere Fragt-Centraler for de forskellige Markeder, og disses Ledere skulde saa udrustes med en lignende, men yderligere udvidet diktatorisk Myndighed som for Eks. Atlanterhavskonferencens Diktator, Hr. von Lederer. For Skibsfartens Mænd er det jo vanskeligt at forhandle med et Skibsfartsdiktatur som for Eks. det russiske, der bruger den ene Reder til at pine den anden Rater ned — kun en Diktator kan forhandle paa lige Kaar med en anden Diktator.

Generalkonsul Sandström har Grund til at føle sig smigret over, at en saa blændende Hjerne som Sir Ernest Glover paa det omtalte Skibsfartsmøde i London den ottende Juli fremsatte et Fragt-Central Forslag, der paa alle væsentlige Punkter er parallelt med hans.

#### DEN HOLLANDSKE SKIBSFARTS TRÆNGSLER

Skibsfarten har det ondt Verden over, men hollandske Rederiers Vanskeligheder er utvivlsomt endnu sværere end andre Landes. Mens alle Skibsfartslande endnu opretholdt Guldparitet, var de hollandske Lønninger til Officerer og Mandskab højere end Englands og paa Højde med Skandinaviens. Nu da England og de nordiske Lande har forladt Guldet, er de hollandske Lønninger langt de højeste i Verden. Dette føles selvfølgelig ganske katastrofal for de hollandske Redere, naar Fragtmarkedet er af en saadan Beskaffenhed som i Øjeblikket. Dobbelt føles det, fordi Hollændernes værste Konkurrenter, Englænderne, oven i Købet har nedsat Lønningerne til deres Officerer og Mandskab efter at Pundet er gaaet væk fra Guldet. De hollandske Rederier har derfor været tvunget til at forlange en Ned-

sættelse af Lønninger og Hyrer. Dette har baade Officerer og Mandskab nægtet at gaa med til, og der er bl. a. udbrudt Sømandsstrejke i Rotterdam. De hollandske Skibsofficerer har anmodet den internationale Skibsofficersforening om at tage Affære og et Møde er blevet indkaldt i Rotterdam, hvoril flere udenlandske Delegerede allerede er ankommet, deriblandt Maskinmester K. A. Rasmussen, vore hjemlige Maskinmestres Formand. Man maa have Lov til at haabe, at ingen dansk Borger bidrager til at gøre Situationen vanskeligere for den hollandske Skibsfart, der saa sandelig har nok at kæmpe med i Forvejen. Andetsteds her i Bladet berettes saaledes om Mytteri ombord i Holland-Amerika Liniens Postdamper »Rotterdam«, og senere Telegrammer fortæller, at Mandskabet har tvunget Kaplajnen til at føre Skibet til Rotterdam til Trods for, at Rederiet havde givet Ordre til at gaa til Southampton.

Flere hollandske Rederier paa tænker at overføre deres Skibe til engelsk Flag, og i et enkelt Tilfælde er dette allerede gjort. Vedkommende Selskab har solgt et Par af sine Skibe til et engelsk Rederi og derefter chartrret disse igen med engelsk Besætning. Dette er selvfølgelig et desperat Middel, men Situationen er ogsaa saa desperat som tænkes kan.

#### SKIBSFARTENS INTERNATIONALE KARAKTER UNDERMINERES

Intel andel Erhverv er saa international og maa være saa internationalt som Skibsfart. Dens internationale Karakter er selve Skibsfartens Sjel, og den gradvise Underminering af denne Karakter er maaske den største Fare, der truer Skibsfarten og det fredelige Samkvem mellem Nationerne. Englænderne har længe følt denne Fare. Til at begynde med nøjedes de med kraftige diplomatiske Protester imod enhver Diskrimination imod engelsk Skibsfart, og disse Protester har i enkelte Tilfælde, for Eks. overfor Englands ældste Allierede, Portugal, baaret Frugt. Men i alt for mange Tilfælde har disse Protester ikke hjulpet. Vær-Dig-Selv-Nok Aanden har ogsaa bredt sig til Kravet om, at al maritim Transport maa foregaa i nationale Skibe. En meget indflydelsesrig Fraktion i engelsk Politik har derfor ikke taget i Betragtning at kræve, at al Handel mellem Moderlandet og Dominions skal foregaa i britiske Skibe. Dette Krav blev fremført paa Ottawa Konferencen, men Forhandlingerne herom er ikke blevet offentliggjort, og Resultatet af dem kan blive en for den internationale Skibsfart ubehagelig Oplevelse.

Mussolinis Regering har længe forlangt, at Hovedparten af italiensk Import skal ske i italienske Skibe.

Fortættes Side 432

## OTTAWA KONFERENCEN

Den Art Konferencer vanskeliggør kun Handelen. Blot Politikerne vilde lade være med at blande sig i Forretning og overlade dette til Folk, der forstaa sig derpaa.

Newcastle Havn er udstyret med Kajer og Dokker af Hensyn til den oversøiske Handel og har en stor Import af Frugt og Grøntsager fra Holland og af Smør og Flæsk fra Danmark. Alt hvad der bidrager til at formindske denne vigtige Import, er ødelæggende for vort Distrikt og vil skabe megen Arbejdsløshed.

Sir Arthur M. Sutherland.



## INTERNATIONALT REDERSAMARBEJDE

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING  
NEDSÆTTER SÆRLIG KOMITE TIL AT  
OVERVEJE MULIGHEDERNE HERFOR

Som bekendt deltog Skibsreder A. P. Møller og Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, cand. juris E. Maegaard som den danske Skibsfarts Delegerede i International Shipping Conference's Møde i London den 8. Juli, hvor man drøftede Mulighederne for at samle Skibsrederne til internationalt Samarbejde.

Der foretaa ved denne Lejlighed tre Hovedforslag, hvorom Interessen samlede sig, nemlig:

- 1) Forslag om International Oplægning,
- 2) Forslag om International Ophugning,
- 3) Forslag om Oprettelse af Fragt Centraler.

Dansk Dampskibsrederiforening har nu nedsat et Udvalg, bestaaende af følgende Herrer: Skibsreder A. P. Møller, Direktør J. A. Kørbing, Skibsreder T. C. Christensen, Direktør E. Maegaard, Skibsreder R. A. Robbert og Skibsreder S. A. Thomsen. Denne særlige Komité skal overveje Mulighederne for at slutte sig til et af disse Forslag om ved kunstige Midler at ophjælpe den nødstedte Skibsfart, hvorefter Rederiforeningens Medlemmer paa et særlig Møde vil tage Stilling til Komiteens Forslag. Som bekendt har International Shipping Conference indkaldt til et nyt Møde i London i Oktober, hvor ogsaa Danmark vil blive repræsenteret.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 6. September 1932.

Mange og yderst forskellige Forslag til Afhjælpning eller ihvertfald Lindring af den Krise, som allerede i aarevis har redet Skibsfarten som en Mare, har efterhaanden set Dagens Lys. Det seneste er fremsat af en engelsk Skibsreder. Det gaar i første Række ud paa, at Sagen skal lægges i Hænderne paa Folkenes Forbund, og dernæst angiver vedkommende Forslagsstiller Retningslinierne efter hvilke han tænker sig det muligt at realisere Planen. Det er ikke vor Agt her at komme nærmere ind paa Forslaget, men vi omtaler det for at vise, hvorledes Spørgsmaalet i stadig stigende Grad optager Sindene og sætter Hjerner og Penne i Sving. Herved er formodentlig Sagen allerede naaet et Skridt frem, ja det er vel forsaa vidt den første Betingelse, at der fremsættes Ideer, for at finde det saa haardt tiltrængte Lægemiddel, der bedst og billigst kan kurere den hensygnende Patient. Der er derfor al god Grund til paa rette Sted at granske ethvert fremsat Forslag, hvadenten det tager Sigte paa internationalt Samarbejde eller tænkes bragt til Udførelse indenfor hvert enkelt Lands Grænser, thi det staar vistnok nu alle klart, at af sig selv trækker Forholdene sig ikke i Lave i overskuelig Tid, og hvad siger ikke det gamle Ord om Græsset og Høsemor?

*Vi for vor Del sætter stadig vor Lid til Ophugningsproblemet og konstaterer med Tilfredshed, at det fortsat finder Tilhængere Verden over.*

Som for kort Tid siden omtalt andetsteds her i Bladet har de japanske Reder- og Sømandsorganisationer fornylig rettet en indtrængende Henstilling til den japanske Regering om at yde Støtte til Ophugning af japansk Tonnage. Desværre vil Betydningen af Ophugning paa det fremsatte Grundlag formindskes overvældende derved, at det samtidig tilhødes at lade Halvdelen af den udrangerede Tonnage erstatte med ny (der skal bygges udelukkende paa japanske Værfter), dersom Staten vil yde Støtte ogsaa hertil. Naar lages i Betragtning, at saadan ny Tonnage vil være betydelig mere effektiv end den udrangerede, vil Planen, dersom den bringes til Udførelse i den foreslaede Form, desværre ikke blive af den Betydning, som kunde ønskes, omend den derfor dog ikke i nogen Maade maa underkendes, men vi er stadig af den Me-

ning, at Statsstøtte til Udrangering af gammel Tonnage burde betinge Pligt til ikke at erstatte denne Tonnage ved Bygning af ny for Forholdene maatte berettigede dertil.

## TRÆLASTMARKEDET

er desværre uforandret daarligt, og som sidst antydet vil Resultatet utvivlsomt blive yderligere Oplægning af Trælastdragere, dersom en Bedring af saavel Efterspørgsel som Rater ikke snart gør sig gældende. Selv lettiske Dampere, der hidtil har søgt til Leningrad som det eneste Marked, hvorfra det var muligt at sejle »stop«, lægges nu op, og Rederne vægrer sig bestemt ved at acceptere de nu raadende Rater. Nu nærmer sig med raske Skridt den Aarstid, hvor Rederne maa være forberedt paa jævnlig at paaføres Tab som Folge af Forsinkelser under Lastningen paa de for Vind og Søgang ofte udsatte Pladser i Tilgift til den som Folge af Dagens aftagende Længde i Forvejen langsommere Ekspeditioner, samt ikke at forglemme Forsinkelser paa Rejsen med dertil hørende Forøgelse af Kulforbruget.

Det er paa sin Plads her at erindre om den Risiko, der er forbundet med at efterkomme visse Befragteres (navnlig lettiske og estniske) Krav om, at Skibet skal svare til Stykketallet af Props og Pulpwood. Flere Redere, ogsaa danske, har iaar høstet særdeles sørgelige Erfaringer paa dette Omraade og har foruden et ikke ubetydeligt Fragttab modtaget store »claims« for »Manco«. Det er bemærkelsesværdigt, at saadanne Krav navnlig er fremsat, naar der paa Grund af særlige Forhold (»skarp« cancelling el. lign.) er betalt en efter Omstændighederne taalelig Fragt. Ugens Afslutninger adskille sig ikke fra foregaaende Uges, hvorfor vi undlader at anføre Eksempler.

## KUL, KOKS etc.

Tonen er afgjort fast, hvad der betyder en Del, omend langt fra all. Rederne er stadig meget tilbageholdne, og end ikke Befragterne undrer sig herover. Raterne maa og skal forbedres, om der fortsat skal kunne skaffes Tonnage til disse Transporter og da navnlig, dersom den almindeligt ventede Forøgelse af Importen gør sig gældende. Af Afslutninger kan nævnes:

## FRA UGE TIL UGE Fortsat fra Side 430

Denne Klavstul er saaledes paaheftet de italienske Kontrakter med de engelske Kulmineejere. Bladene har ogsaa fortalt, at Frankrig har stillet det samme Krav overfor de engelske Mineejere. Dette er imidlertid ikke helt rigtig. Scandinavian Shipping Gazette's velunderrettede franske Korrespondent fortæller, at M. Leon Meyer, Minister for den franske Handelsflaade, er bekymret overfor de mange uvirkosomme franske Skibe og har fremsat Forslag om, at Transporten af engelske Kul til Frankrig skal foregaa i franske Skibe. Men længere end til Forslag er Ministerens Plan endnu ikke kommet.

## FRAGTBERETNINGER Fortsat fra Side 431

Maryport/København 1,500 Tons Koks 7/9d. Forth/god dansk Havn 1,800 Tons Kul 4/6d. Leith/Nykøbing Fl. 1,600 Tons Kul og Koks, 5/- og 7/6d. Tyne/Aalborg 3,600 Tons Kul 4/3d. Tyne/Aarhus 2,000 Tons Koks 7/-, og som Kuriosum, at der til London ankom en lille Ladning Koks fra Antwerpen.

### MIDDELHAVET etc.

*Udgaende:* Ogsaa her er Tonen udpræget fast, navnlig for mindre Baade, og minimale Rateforbedringer ses præsteret.

*Hjemgaende:* Fra Donau sluttedes 5,500 Tons Motorskib til Danmark til 15/9d. pr. d. M. eller kun det samme, som betalles allerede i Midten af f. M. Fra Rumænien/Bulgarien sluttedes prompt 7,500 Tonner til Antwerpen, Rotterdam el. Amsterdam til 9/9d., 6d. mere dersom 2 Havne. Til Sammenligning er dette det samme som italiensk Reder fornylig akcepterede fra Rusland til U.K. — Cont. per December. *Oliekager* fra Marseilles til 6/7 danske og/el. svenske Havne udbydes i Partier paa 1,800/2,100 Tons til 65 fors. Francs, prompt og senere. Forhaabentlig bliver sidstnævnte Rate Minimum.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal:* »Ocean freight rates continue to be maintained at distress levels«, skriver førende kanadisk Mæglerfirma, og dette er ligesaa sandt som sørgeligt. Raten er uforandret 1/9d. pr. qtr. til U.K. og 6 og 7 cents per 100 lbs. til Antwerpen el. Rotterdam henholdsvis Hamburg, og Berthspekulanterne faar jævnligt spotprompte Kompletteringspartier anbragt til 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, ja endog 5 cents, til Rotterdam. *Northern Range*, der vedblivende er næsten livløs, sluttede 7,000 Tonner til Brasilien til 10/-, 6d. mere for hver yderligere Havn, max. 3, Option Gulflastning 6d. mere. *Gulfen* synes helt at have opgivet Ævred, naar undtages Lastninger til Grækenland. *Cuba/U.K.-Havne-Hamburg Range* fik 5,000 Tonner til 14/-, 1/- mindre dersom Santo Domingo, altsaa trods alt en lille Forbedring. *Nord Pacific* opererer i »berth-business« til London til 19/- Oktober/November, 19/6d. December. Dette er daarlign, men rent uforstaaeligt er det, at engelsk Reder har fundet det hensigtsmæssigt at foruddiskontere Markedet helt op til Marts 1933 ved for nævnte Termin at acceptere 18/- Basis Kontinentel, og det er med fuld Ret, at forende London-Mægler paataler dette og paaviser, at det ikke altid er »Foreigners«, der »spoiler« Markedet, hvad de engelske Redere ynder at paastaa.

### SYDAMERIKA

Befragtningerne for ny Høst er allerede begyndt, hvad man for Befragternes Vedkommende kan forslaa, dersom det er sandt, at italiensk Reder (som sidst omtalt) skal have accepteret 15/9d. som Up-

River-Basis per Jan./Febr. 1933. For September og tidlig Oktober er Tonen udpræget fast og Forbedringer fra sidst paa op til 9d. er opnaaet ved Befragning af 7,000/7,500 Tonner n. a. San Lorenzo/U.K.-Antwerpen-Hamburg Range til 15/3d. Der turde være godt Haab om yderligere Stigning i Raterne for September/Oktober Lastning, dersom Oplæggerne holdes i Bøjerne.

### ØSTEN

*Australien:* Af Afslutninger pr. Oktober kan nævnes Sydlandet el. Victoria/Peru 6,000 Tons 27/6d. New South Wales/U.K.-Cont. 8,500 Tons, 26/3d., og der er en svag Stigning i Interessen for Baade i forholdsvis prompte Positioner. Ris fra Birma til Kontinentet sluttedes senest til 23/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. per September, men Tonnageefterspørgselen er minimal, og det samme gælder Soyabønner fra *Manchuriet*. Majs fra *Sydafrika* til *Canada* betalles med 15/6d. til een Havn for 6,000/7,000 Tonnere, 16/6d. 2 Havne, September/primo Oktober.



### Helsingør Skibsværft giver 8 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Nettooverskud, som udgør 355,595 Kr., efter Afskrivninger til et Beløb af 130,000 Kr. og Henlæggelse af 35,000 Kr. til Skatter, udbetales 8 pCt. Udbytte med 336,000 Kr. og til Tantiømer 4,303 Kr. Resten 15,291 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

### Dansk Damper sejler skotsk Trawler i Sænk

Den danske Damper »Kirsten« af København ankom i Tirsdags til Aarhus med en Ladning Koks fra Glasgow. Da Skibet dukkede frem i Havneindløbet, saas det straks, at det havde været ude for en ret voldsom Kollision, idet den havde en stor Bule i Stævnen.

Efter at »Kirsten«, der skulde aflevere sin Koksladning til Kulfirmaet Erhardi, var fortøjet, fik man straks Oplysninger om, hvad der var sket. Skibet havde i Torsdags forladt Glasgow for gennem Pentland Firth at gaa over Nordsøen til Aarhus. Da Skibet Natten til Lordag ved 2-Tiden befandt sig i Farvandet ved Indsejlingen til Pentland Firth udfor Kap Wrath, bemærkedes en klar Lanterne forude.

Der blev holdt Udkig, men trods alt indtraf der kort efter en voldsom Kollision. »Kirsten« paasejlede en ret stor Damptrawler, der blev skaaret ontrent midt over og øjeblikkelig gik til Bunds. Fra »Kirsten«, der straks standsede Maskinen, blev en Redningsbaad i Løbet af faa Minutter sat i Vandet, og det lykkedes ret hurtigt at faa bjærget alle Mand fra Trawleren. Efter at man havde overbevist sig om, at alle den oversejlede Trawlers Folk var kommet om Bord, blev der foretaget et grundigt Eftersyn af de Skader, som »Kirsten« havde faaet ved Kollisionen, men da det viste sig, at Skibet var tæt, kunde man fortsætte Sejlsadsen.

Det Fartøj, som »Kirsten« havde kollideret med, var Damptrawleren »Strahmiglov« af Aberdeen. Besætningen bestod af 10 Mand, og da »Kirsten« ikke havde lidt anden Skade ved Paasejlingen end en stor Bule i Stævnen, kunde den fortsætte sin videre Sejlsads. Efter Forhandling med de reddede Fiskere blev man enige om at landsætte dem udfor en lille Fiskerihavn i Thurso Bay paa Skotlands Nordkyst, og dette skete ved Daggry den samme Morgen.

### Ny russisk Damper paa Prøvetur

Paa Burmeister & Wains Strandgdeværft er bygget to nye Skibe til den russiske Regering til Transport af Fyld fra de russiske Floder ved Murmansk og Archangel. Det første, som nu er færdigbygget, »Teriberka« gik i Onsdags Kl. 7 ud paa en 12 Timers Prøvetur, hvori deltog den russiske Gesandt Kobelzki samt de tilsynsførende Ingeniører og en Kommission, der skal godkende Skibet, inden det overtages fra Værftet. Endvidere deltog B. & W.s Direktion og Ingeniører. »Teriberka« er et selvlossende Fartøj, idet Bunden aabnes, naar Ladningen skal sænkes paa dybt Vand. Maskineriet bestaar af en Dampmaskine paa 450 H.K. Paa Prøveturen var Skibet fuldt lastet. Det nye Skib vil sammen med den anden Nybygning, der har faaet Navnet »Indiga«, og som ventes færdigt om tre Uger, afsejle til Archangel, hvor de skal have Station.

### De norske Oplægninger

Norges Rederforbund meddeler, at der pr. 1. September var oplagt 263 norske Skibe paa tilsammen 1,335,726 Tons Dødvægt, hvilket er 70,000 Tons mere end for en Maaned siden. Af Tankflaaden er oplagt 50 Skibe paa tilsammen 478,215 Tons, en Nedgang i Maanedens Løb paa 30,000 Tons. Den oplagte Hvalfangstflaade er ikke medregnet.

### Kostbar Bjergeløn paa Grund af Nødssituation

Den nye Præsident i Sø- og Handelsretten, Retspræsident Hvidt, havde i Mandags sin første Sag i denne Ret. Det drejede sig om en Grundstødning i Femernbugten den 15. August. Galeasen »Marie« af Marstal, Skipper A. Hansen, var paa Vej fra Wismar til København med en Ladning Hvede, da den kom ind i et voldsomt Uvejr med Regn og Torden. Skipperen vilde da søge ind mod Land for at kunne kaste Anker, men herved løb han paa Grund.

Uheldet blev observeret af Femernsund-Færgen, der kom hen til »Marie« og tilbød sin Assistance, men for en Bjergeløn, der opgjordes til 6500 Mark! Skipperen gik ind paa disse haarde Betingelser, og hans Skib blev slæbt af og bugseret ind til Heiligenhafn, hvor Spørgsmaalet om Sikkerhedsstillelse for Bjergelønnen blev ordnet gennem Forsikringen. Færgens Fører var saa ængstelig for, at Galeasen skulde smutte fra ham, at han ikke turde lade den sejle ind alene, men tog den paa Slæb!

Retspræsidenten spurgte Galeasens Fører, hvorfor han ikke havde loddet, da han søgte ind mod Kysten. Hertil svarede han, at han fandt det unødvendigt, da han mente at være godt kendt i Farvandet. Præsidenten spurgte ham derefter, hvordan han kunde gaa ind paa at yde saa høj en Bjergeløn, og hertil svarede han, at han gjorde det, fordi han befandt sig i en Nødssituation. Han troede desuden, at det bagefter vilde kunne lykkes at faa Beløbet nedsat gennem Forhandling.

### Sproglig Faldgrube

En morsom Oversætter-Fejl indsneg sig forleden i det tyske Blad »Vorwärts«s Meddelelse om Watkins tragiske Død. Det hedder i Telegrammet fra Bladets Korrespondent, at den unge, engelske Forsker er omkommet paa Grønland i Nærheden af Kajakulykka!

Aabenbart er det det vanskelige danske Ord »Kajak-Ulykke«, som Korrespondenten har faaet galt i Halsen.

»Kajakulykka« lyder jo ogsaa helt Grønlandsk.

## STIGENDE OPLÆGNING

»Dansk Dampskibsrederiforening«s Medlemmer havde i Tirsdags 103 oplagte Skibe, svarende til 252,885 Brutto Tons og 402,210 Dødvægt Tons. Dette repræsenterer en Stigning paa 1,300 Tons siden sidste Tirsdag.

Med Undtagelse af den 5. April, hvor Oplægningerne androg 403,444 Tons, er denne Uges Oplægninger Aarets højeste.

### Vor stigende Arbejdsløshed

Den lille Nedgang i Arbejdsløsheden, som gjorde sig gældende i Høstmaaned, slog den 23. August om til en Stigning, og denne er fortsat senere.

I Følge den af Arbejdsdirektoratet i Gaar udsendte foreløbige Opgørelse, udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede Ledige den 2. September 119,330; heraf var 22,200 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 166,899 og 21,129. Ved Udgangen af August 1931 var de arbejdsløses Tal »kun« 35,000.

### Ca. 3 Mill. Arbejdsløse i England

Antallet af Arbejdsløse beløb sig den 22. August til 2,859,828, hvilket er 48,046 mere end den 25. Juli og 126,046 mere end paa samme Tidspunkt ifjor.

### Havnestrejken i Gdynia

Fra Gdynia meddeles, at Strejken fortsættes, men Skibene — ogsaa Stykgodsbaadene — ekspederes nu af frivillig Arbejdskraft.

### Mytteri i Amerikabaaden »Rotterdam«

Den hollandske Amerikaliniens Damper »Rotterdam« har paa sin Hjemrejse fra Amerika af Hensyn til Sømands-strejken undladt at anløbe Rotterdam, men har landsat Passagererne, hvoriblandt fandtes det hollandske Olympiahold, i Boulogne.

Da Skibet i Mandags var afgaaet fra Boulogne for at begive sig til Southampton, opstod der Vanskeligheder med Mandskabet, som aabenbart har tvunget Kaptajnen til at sætte Kursen mod Rotterdam. Efter hvad der forlyder, er Damperen foreløbig gaaet for Anker udfør Hook van Holland, hvorfra der er afgaaet en Afdeling Marine-soldater, idet man frygter, at der ombord er forefaldet en Lydighedsnægtelse, som grænser til Mytteri.

### Søulykke i svensk Farvand

Damperen »Wanja« af Helsingborg har i Følge et til Rederiet indløbet Radiotelegram Lørdag Form. i Nærheden af Svenska Bjørns Fyrskib reddet Andenstyrmanden og 3 Matroser fra den tyske Skonnert »Clare Elise« af Hamborg, der befandt sig i synkende Tilstand.

Inden Damperen kom til Ulykkesstedet, var Kaptajnen, Førstestyrmanden og 2 Matroser paa Skonnerten gaaet til Bunds.

### Da Damperen »Jelø« blev sejlet ned

Med Morgentoget fra Jylland ankom i Mandags Passagererne fra den norske Damper »Jelø«, der Natten mellem Lørdag og Søndag blev sejlet i Sænk i Kielkanalen. Der var 8 Damer og 7 Herrer, de fleste Nordmænd, men der var ogsaa nogle faa Tyskere og et engelsk Ægtepar imellem dem.

Heldigvis var ingen af dem kommet til Skade ved Ulykken, saaledes som det første Telegram til Togkontoret i København havde meddelt, men de var selvfølgelig stærkt medtagne af den dramatiske Begivenhed og den lange Rejse til København.

Paa Grand Hotel »København« traf Politiken's Medarbejder en af Deltager, Fru Klepper, hvis Mand er Bankfuldmægtig i Oslo, og hun fortæller om Kollisionen:

— »Jelø« tilhører den norske »Jelø-Linje« og gaar i fast Fart som kombineret Last- og Passagerdamper mellem Hamborg og Oslo. Der var kun os 15 Passagerer om Bord. Jeg laa og sov, da jeg blev vækket ved, at »Jelø« pludselig gav nogle lange Stød i Fløjten, og et Øjeblik efter lød et voldsomt Brag. Skibet var blevet paasejlet, og det fik næsten straks stærk Slagside. Der opstod ikke Panik om Bord. Kaptajnen raabte, at der ikke var nogen Fare, men at han vilde sætte Skibet paa Grund, og det gjorde han. Men et Held var det, at Sammenstødet ikke skete midt ude i Kanalen paa dybt Vand. Nu kunde Skibet hurtigt komme ind til Bredden, hvor det stod fast.

— Og ingen kom til Skade?

— Nej, de fleste var oppe paa Dækket, og en Dame blev slynget omkuld, men der skete ingen Ulykker. Kollisionen skyldtes et Brud paa den tyske Damper »Quersee«s Styrekæfting, hvorved den pludselig tog Kurs lige ind mod »Jelø«, men den slap selv temmelig ubeskadiget fra Uheldet.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KJØGE

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATSTELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**F. OHLSSON'S EFTF.**  
ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

BANDHOLM

KOLDING

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DER KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

ESBJERG

KORSØR

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 &amp; 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

KØBENHAVN

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMAKLER  
**ESBJERG**  
TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse. NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- &amp; HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Marius«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

HADERSLEV

MARIAGER

**J. C. HANSEN**  
Elev. Skibsmægler:  
**HADERSLEV**  
LLOYD'S SUB AGENT.  
Agent for  
Det forenede Dampskibsselskab A/S, København.  
DANSKE LLOYD, København.

Telegr.-Adr.:  
MaltсандElev. Skibsmægler:  
**HADERSLEV**Telefon Nr. 19  
(2 Linier)**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOLBÆK

NAKSKOV

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK**  
Telefon Nr. 166 Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

KALUNDBORG

NYBORG

**O. L. OMØE**  
TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE  
**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**  
TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

**THOMAS WANG**  
Edsvoren Skibsmægler  
**NYBORG**

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telegr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

## Nu hugges der op

Italiensk Dampner »Dottor Paoli«, 4371 Br. Tons, 7150 Dødvægt Tons, bygget i Glasgow i 1906, ny Kedler i 1923, er solgt i Genova for 275,000 Lire. I April 1929 blev Skibet solgt for 19,000 Pund.

Dampner »Castlegarth«, 3836 Br. Tons, bygget i 1901, er fra Newcastle solgt til Ophugning i Spanien for 1650 Pund. I August 1919 solgtes Skibet for 175,000 Pund.

Italiensk Dampner »Ordine«, 4799 Br. Tons, bygget i 1905, er i Genova solgt til Ophugning for 156,500 Lire.

Dampner »Manora«, 7950 Br. Tons, 11,120 Dødvægt Tons, bygget i 1913, er fra London solgt til Ophugning i Italien. Bygget i 1906, er fra Sunderland solgt til Ophugning for 1330 Pund, hvilket er 5 sh. 6 d. pr. Br. Ton.

## Til Ophugning i Flensborg

Bremen-Dampneren »Rolandseck«, der er bygget i 1905 og er paa 1,843 Brutto Tons, bliver i disse Dage huggel op paa Flensborg Skibsværft.

## Drikkepengene bliver mindre —

Der har i denne hede Sommertid af Luksus-Dampskibslinierne været tjent en Del Penge ved at lave »pleasure cruises«, Uge- eller 14-Dages-Ture, siger *Æro Avis*. Skibaberne er godt tilfreds med Fortjenesten denne Sommer — men Dampernes Steward er rasende. Det viser sig nemlig, at det ikke alene er Skotterne, der er nærige, Englænderne følger godt med. Saaledes kom en Steward hjem fra en 14-Dages »Fornøjelsestur«, hvor han rendte

Livet af sig saa omtrent for at gøre de 14 Dage behagelige for Passagererne — og han medbragte siger og skriver 3s. 6d. i Drikkepenge. De fleste Passagerer paa disse Ture havde højest givet 6d. eller 1s. og mangfoldige Kvinder absolut ingenting.

## Til Eftersyn paa Værft

Islandsdampneren »Bruarfoss« er gaaet til Strandgadeværftet og Statsbanefærgen »Fyn« til Orlogsværftet.

## AARHUS HAVN

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- m.s. *Cruz af Bergen*, 2,299 Net Ton, fra Argentina med Majs.  
 s.s. *Ethel* af Råd fra Marseille med Jordnødkager.  
 s.s. *Balduin* af Oslo fra England med Kul.  
 s.s. *Giralda* af Leith, fra England med Kul.  
 s.s. *Mitra* af Oslo fra Brake, indladet Olie, til Middelhavet.  
 s.s. *Stegborg* af Stockholm, indladet Olie til Norrkøping.  
 s.s. *Thor Minos* af Sandefjord fra Larvik med Hvalolie.  
 s.s. *Anglos af Høganæs* fra England med Kul.  
 s.s. *Scotia* af København fra Danzig med Kul.  
 s.s. *Saga* af København fra Antwerpen via Kbhvn. med Stykgods.  
 s.s. *Herbert* af Helsingfors, fra England med Kul.  
 3/m Sk. *Daphne* af Raumo, fra Umeå med Trælast.  
 m.s. *Apollonaris IV* af Vaarburg, fra Antwerpen med Moniejern.  
 s.s. *Thyra* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.

## POSITIONSLISTE PR.



6. SEPTEMBER 1932

## A

- s.s. *P. A. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk-Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, afg. Gdynia 3.9.  
 s.s. *Aalborglus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Kbhvn. 2.9.  
 m.l. *Aase Mærsk*, pass. Gibraltar 30.8.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Genoa 1.9.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Huelva 24.8.  
 s.s. *Alabama*, Kristensen, afg. Madeira 2.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Lexioes 31.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Genoa 2.9. til London.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Newport News 4.9. til New York.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Canal 1.9. p. R. I. St. Thomas.  
 m.l. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 31.8.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Vejle 28.8.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Holbæk 23.8. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Villa Constitucion 28.8.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Glasgow 1.9.  
 m.s. *Asia*, Kolls, ank. Kbhvn. 3.9.  
 m.s. *Askø*, Larsen, ank. Leningrad 4.9.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Nauru 3.9.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Dunkirk 4.9.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. La Liberta 18.8.  
 s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Stettin 7.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Belhy Mærsk*, ank. Chinchá 30.8.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, afg. Barcelona 2.9. til Pan-derma.  
 s.s. *Bogu*, Michelsen, ank. Bordeaux 26.8.

- m.s. *Boringia*, Væring, afg. Suez 3.9. til Colombo.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Nantes 3.9.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 4.9.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leith 3.9.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Santa Fe 2.9.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 30.8. til Rouen.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger 7.9. til Ceuta.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. New York 3.9. til Hampton Roads.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Odense forv. 7.9. til Buenos Aires.  
 s.s. *Caroline Mærsk*, pass. Hollenau 31.8.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen forv. 9.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Tama 5.8.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Baton Rouge 27.8. til Ambu.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Baltimore 3.9. til Philadelphia.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 22.8.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Havre 3.9. til Port Talbot.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 10.9. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Constantza 2.9.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Bremen 4.9.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, afg. Port Said 31.8. til Dunkirk.  
 l.m. *Danmark*, Bjark, pass. 47° 30' N. 34° V. 3.9. p. R. I. Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Bremen 1.9. til Baltimore.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 12.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Holm, afg. Libau 17.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Ejmdal, afg. Kbhvn. 3.9. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## — Naval &amp; Mercantile Outfitters —

— "SILVERVARER" giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

**SILVER'S**

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

## — KONTORLOKALE —

**I** DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S  
 MODERNE EJENDOM, AMALIEGADE 33,  
 KAN ET KONTORLOKALE I 3 AFDELINGER  
 C. 70 M<sup>2</sup> FAAS BILLIG TIL LEJE STRAKS  
 ELLER FRA OKTOBER FLYTTEDAG VED  
 HENVENDELSE TIL FORENINGEN.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

ODENSE

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

**AAGE BERING**

EDSVORNE SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

SKIVE

ODENSE

SVENDBORG

**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegram-Adr.: »Hudes, Svendborg.

VEJLE

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVORNE SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**E**

s.s. *Effe Mærsk*, ank. Stettin 30.8.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antwerpen 10.9. til Casablanca.  
s.s. *Elie*, Clausen, afg. Immingham 29.8. til Alexandria.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. North Weymouth 1.9.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Archangel 18.8.  
m.l. *Emma Mærsk*, afg. Esbjerg 16.8.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 24.8.  
m.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Helsingør 24.8.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 4.9.

**F**

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Hamburg 3.9. til Schiedam.  
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Kalundborg 1.9.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 3.9. til New York.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Danzig 26.8.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Swansea 3.9. til Montreal.

**G**

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Kbhvn. 10.9. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Baltimore 1.9. til New Orleans.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Oran 3.9.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 29.8.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Kbhvn. 3.9.  
s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Bourgas 3.9.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
m.s. *Guldborg*, afg. Montreal 3.9.

**H**

s.s. *Hafnia*, Lund, afg. Kbhvn. 5.9.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Hamburg 5.9.

s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 1.9.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Kbhvn. 15.9. til Aalborg.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Archangel 26.8.  
s.s. *Hindsholm*, Ørbeck, afg. Odense 7.9. til Nykøbing F.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 6.9. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Kbhvn. 8.9. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 30.8.

**I**

m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 3.9.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Leningrad 22.8.  
s.s. *Irene Maria*, Fwers, afg. Namsos 1.9. til Ellesmereport.  
m.s. *Irland*, Haure-Petersen, afg. Philadelphia 29.8.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 3.9. til Kbhvn.  
s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 6.9. til Sarpsborg.

**J**

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Cardiff 26.8.  
m.l. *Jane Mærsk*, afg. Townsville 20.8.  
m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Singapore 3.9.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Emden 29.8.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Casablanca 30.8.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. 9. 1932

LONDON . . . . .	19,32	MADRID . . . . .	44,95
NEWYORK . . . . .	556 75	AMSTERDAM . . . . .	224,15
BERLIN . . . . .	132,40	STOCKHOLM . . . . .	99,30
PARIS . . . . .	21,95	OSLO . . . . .	96,95
ANTWERPEN . . . . .	77,20	HELSINGFORS . . . . .	8,34
ZÜRICH . . . . .	107,85	PRAG . . . . .	16,65
ROM . . . . .	28,75		

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Esbjerg 5.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Norfolk 28.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Antwerpen 2.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Manchester 7.9. til Liverpool.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, afg. Oslo 6.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 2.9.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Santa Pola 26.8.  
 m.s. *Leise Mærsk*, pass. Colon 29.8.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Hull 29.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Progreso 2.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 29.8. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Ankersen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Manila 4.9. til Hongkong.  
 s.s. *Mano*, Langlykke, ank. Tynen 3.9.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 9.9.  
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Finisterre 31.8.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Leningrad 27.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 30.8.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Constantinople 4.9. p. R. t. Donau.  
 s.s. *Maryland*, Kajs, ank. Rotterdam 6.9.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Livorno 31.8.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Singapore 1.9. til Bangkok.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Genua forv. 10.9. til Livorno.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. London 29.8.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Providence 26.8.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 26.8.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Kalundborg 1.9.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Nakskov 1.9.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Kalamata 1.9.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense-Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Klaipeda 31.8.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Aabenraa 20.8. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Panama Canal 31.8. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 4.9.  
 m.s. *Parkeston*, Basbøll, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Ushant 2.9. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Baltimore 25.8.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz( afg. Kbhvn. 27.8.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Leningrad 30.8.  
 s.s. *Pulaski*, Knotgen, afg. Halifax 29.8.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Sunderland 30.8.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. St. Yarmouth 29.8.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 9.9. til Newcastle.

## S

s.s. *Saga*, Nielsen, afg. Antwerpen 13.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Poti 23.8.  
 s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Leith 1.9.  
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, afg. Manchester 3.9. til Baton Rouge.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. forv. 8.9.  
 s.s. *Seine*, Vasse, afg. Dunkirk forv. 5.9. til Havre.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Leningrad 1.9. til Leith.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Newcastle 4.9.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Vladivostocff 21.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. West Hartlepool 1.9.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 8.9. til Gdynia.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 4.9. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerp 25.8.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Hopewell 5.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Boness 27.8.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 9.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Broneville 14.8.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 2.9.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Cape Wrath 29.8.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 1.9. til Rotterdam.  
 s.s. *Svanholm*, Nikoaljsen, afg. Kbhvn. 6.9. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 6.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, afg. Frederikshavn 13.9. til Danzig.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. 12.9. til Odense.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga forv. 8.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Tjaldur*, Clemmensen, afg. Grimsby 5.9. til Esbjerg.  
 s.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Tripoli (Syrien) 5.9. til Limasol.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Bergen 5.9.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Palermo 6.9. til Valencia.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 6.9. til Køge.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 3.9. til Kbhvn.

## V

s.s. *Vera*, Kolster, ank. Granton 2.9.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Port Lyantey 30.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Esbjerg 9.9.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Buenos Aires 1.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 14.9. til Gdynia.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 3.9.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Casablanca 1.9.



## POSITIONSLISTE FOR SEJL SKIBE PR. 5. SEPTEMBER 1932

3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Pileá 3.9.  
 3m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Klaksvig 30.8.  
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Trångsund 1.9.

3m. Sk. *Norden*, Friis, ank. Horten Red 2.9.  
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Randers 4.9.  
 3m. Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Sundsvall 29.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
 Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer


# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

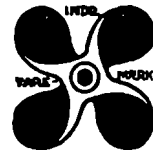
Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*



**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN K.  
TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
GRUNDLAET 1848



BRUG  
**Holzapfel**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN  
Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmæld" Amaliegade 36

Telefon  
Holrup 1619  
Værk.  
Dannisee  
Øbro 4198  
Kirsteinsag. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Mutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. **Bønyt** vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
Amaliegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 26  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.300 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**Toldbodens Motorfærge**

ved N. P. Winding (V. Steen's Eff.) anbefaler sig med

**MOTORBADE**

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trosseløring

**Færgehuset - Nordre Toldbod**

Telefon: Central 13,717

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegram-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL**  
**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## FRIED. KRUPP GERMANIAWERFT AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPTURBINER  
DAMPKEDLER - TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

### BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULERSPORTØRER · DAMPSKIBBAGENTER

BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON\*  
LONDON, E. C. 3.

### FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

FOR INTERNATIONAL  
SHIPPING NEWS  
READ

**THE SCANDINAVIAN  
SHIPPING GAZETTE**

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.

PHONE  
2070 - 12610

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

### AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744



Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

### REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## JENS WITH

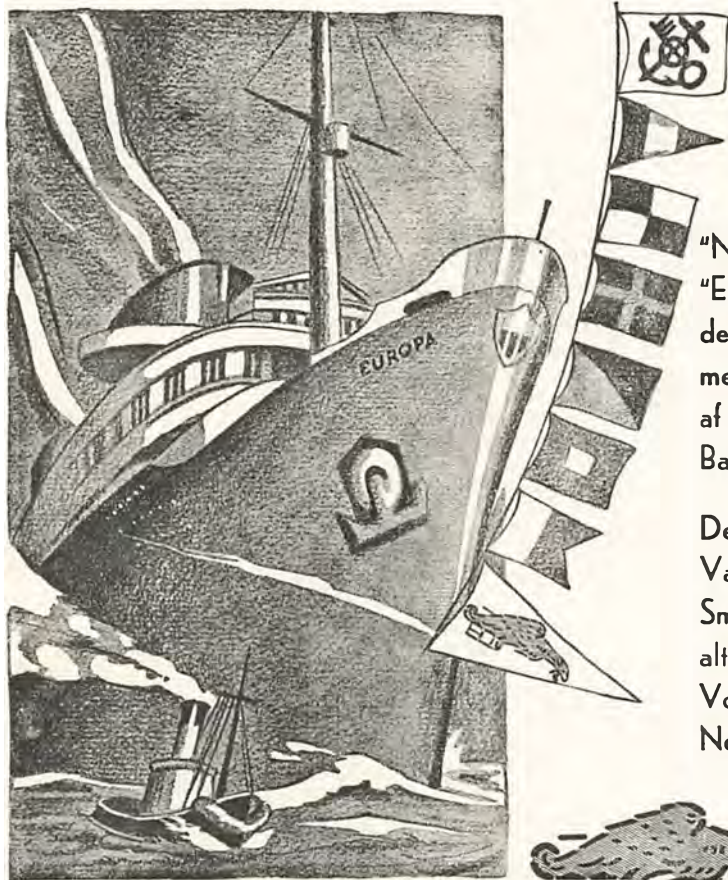
Skibsproviantering

Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49

Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 & Øbro 6846



## "EUROPA"

smøres korrekt!

"Norddeutscher Lloyd"s to vældige Søsterskibe "Europa" og "Bremen" er blot et Par af de verdensberømte Oceanflyvere, der smøres korrekt med Gargoyle Marineolier, som anvendes af 70% af Verdenstonnagen og af 80% af alle Baade over 30.000 Tons.

Der eksisterer ikke den Skibsmaskine, hvortil Vacuum Oil Company ikke har den rette Smøreolie. — Og den høje Kvalitet er overalt nøjagtig ens. Om De køber f. Eks. Gargoyle Voco Engine Oil Nr. 1 i Bremen eller New York, i København eller Lissabon —

Draabe for Draabe er Olien ens i de mere end 300 Havne, hvor Gargoyle Marineolierne altid findes paa Lager.



# GARGOYLE MARINE OLIER

VACUUM OIL COMPANY A/s

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 38

FREDAG 16. SEPTEMBER 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S. af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavel  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phonix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**DANSK SKIBSFART OG ENGLAND** Yderst apropos har Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening og Chefen for vort største Rederi, Direktør A. O. Andersen, skrevet en Artikel i det engelske Finansblad, The Financial News, hvori han giver en fortræffelig Fremstilling af vor Skibsfart og dens Betydning for Danmark og for Handelsudvekslingen med England.

I disse Statssubventionernes Tid har Direktør Andersen benyttet Lejlighed til i denne Artikel at slaa fast, at dansk Skibsfart — et af Landets store Erhverv — har vokset sig stærkt uden nogen Form af Statsstøtte, og at det selv i disse for Skibsfarten fortvivlede Tider ikke har anmodet om og ikke saa mange andre Erhverv har ligget Statskassen til Byrde. Den ønsker intet hellere, tilføjer vor store Erhvervsleder, end at vedblive saa længe som mulig at kæmpe sig gennem Vanskelighederne ved egen Hjælp. Iøvrigt mener Direktør Andersen, at der er Tegn i Sol og Maane, bebudende bedre Tider for Verdenshandelen og derfor ogsaa for Skibsfarten, den danske inklusive. Kommer disse bedre Tider, staar den danske Flaade parat til at udnytte Konjunkturerne.

Direktør Andersen gør ogsaa indgaaende Rede for Handelslaadens Udvikling, ligeledes om danske Import- og Eksportforhold, om vore forskellige større Havne og om den nationale Skibsfarts Betydning for hele Landets Økonomi. Der er Grund til at være taknemlig for denne autoritative og vægtige Skildring af vort store Erhverv i et indflydelsesrigt engelsk Blad.

**DEN DANSK-FRANSKE SAMHANDEL**

Vær-dig-selv-nok Doktrinen, der i de senere Aar har bragt Verdenshandelen ned til at være en Trediedel af Vareomsætningen i 1927, og som har skabt større Arbejdsløshed end nogen anden af de kortsynte Metoder, hvormed de forskellige Lande har søgt at afhjælpe Arbejdsløsheden, er ved at blive upopulær i flere af de store Lande. Det var ogsaa paa Tide. Ustraffet skruer man ikke Udviklingen tilbage.

I Frankrig, hvor man endnu kan tænke klart og uafhængigt, giver Reaktionen imod denne dilettantiske Doktrin sig mange og interessante Udslag. Scandinavian Shipping Gazette beretter saaledes, at Havnebyerne har nedlagt meget skarp Protest imod Indskrænkningerne i Tømmereksperten fra de skandinaviske Lande. Mange tiltrængte Nybygninger kan ikke paabegyndes, fordi man ikke kan undvære det paagældende Træ fra Sverige og Finland, Træ, der ikke vokser i Frankrig. De tildelte Kvotaer vil derfor blive forøget betydeligt. I det franske Deputeretkammer rettede et konservativt Medlem af Forsamlingen en ironisk Forespørgsel til Regeringen om, hvorledes det var muligt, at Compagnie Generale Transatlantique kunde tillade sig at chartre en dansk Dampner — s.s. »Ulla« — til at bringe Frugt fra

Vestindien til Frankrig, naar saa mange af Selskabets egne Skibe længe havde været oplagt. Barsk kom Svaret fra den franske Minister for Skibsfart: intet af Compagnie Generale's oplagte Skibe egnede sig til denne Transport; de manglende det udmærkede Refrigeratorsystem, som s.s. »Ulla« havde installeret. Med Undtagelse af to Skibe, som permanent var engageret i denne *trade*, var der ikke indregistreret noget fransk Skib, der havde de nødvendige Kvalifikationer.

Fra dansk Side har man i det sidste Aar klaget over Frankrigs uvenlige Holdning overfor visse danske Produkter, og man har truffet Foranstaltninger, der, stærkt smagende af Retaliation, nedskærer den danske Import af franske Varer. Der er imidlertid ogsaa en fransk Side til denne Sag. Fransk-mændene benægter ikke, at Frankrigs Vareeksport til Danmark hidtil har repræsenteret større Beløb end dels Import af danske Varer. Frankrig er Udførselslandet for mange Varer, som Danmark nødvendigvis maa indføre, saasom Oliekager, Fosfat, Superfosfat, Kali, metallurgiske Produkter, Garn, Manufakturvarer, Vin, Automobileer etc. og det vilde være urimeligt at bebryde Frankrig, at det, gennem en loyal Konkurrence med andre Lande, er lykkedes for dette Land at skaffe sig et Marked for sine Varer i Danmark.

Danmark derimod eksporterer væsentlig Varer som Frankrig, der selv er et betydeligt Landbrugsland, under normale Forhold ikke indfører (i 1913 f. Eks. sendte Danmark 86,700 Tons Smør til England, men i det samme Aar solgte Frankrig ligeledes til England 12,600 Tons af sin Smørproduktion). Der var ingen Restriktion i Frankrig før den 1. Oktober 1931 og derfor intet til Hinder for, at danske Produkter blev indført der.

At Frankrig er aabent for udenlandske Varer fremgaar bedst af, at Landets Indførsel altid betydeligt overstiger dets Udførsel. Kun sørgeligt er det i dette Tilfælde, at Danmarks Produktion ikke er af en saadan Art, at den giver Danmark Lejlighed til at deltage i denne Indførsel i større Udstrækning, end Forholdet er.

Det vil af det følgende fremgaa, at *det tiltrods »Restriktionerne« nu er muligt for Danmark at eksportere større Kvanta til Frankrig end tidligere.*

Man ved forresten, at Frankrig ikke er alene om at have en positiv Handelsbalance med Danmark. I 1930 var Forholdet det samme for 44 andre Lande, hvoraf 6 solgte for fra 3 til 30 Gange mere til Danmark end de købte.

Imidlertid har man paastaet, at Frankrig gennem sine Restriktioner særlig har taget Sigte paa danske Varer. Intet turde være mere urigtigt — for ikke at sige ulæneligt.

Forholdene har udviklet sig nogenlunde som følger: I Slutningen af 1930 og i Begyndelsen af 1931 bragte Prisfaldet paa Landbrugsprodukter paa det internationale Marked disse Produkter under Fremstillingsprisen. Da Prisniveauet var blevet nogenlunde konstant i Frankrig og visse Markeder lukkedes for Import, forsøgte udenlandske Leverandører af Landbrugsprodukter i flere Lande at finde et nyt Marked i Frankrig. Resultatet heraf blev, at i Aarets første 9 Maaneder forøgedes f. Eks. Smørindførselen fra 3,200 Tons i 1930 til 13,900 i 1931, Kødindførselen fra 6,217 Tons til 31,944 og levende Kvæg fra 12 Tons til 23,035 Tons. Priserne faldt voldsomt og den abnorme udenlandske Konkurrence tvang de franske Landmænd til at sælge med Tab. Denne Importstigning bragte det franske Landbrug i en alvorlig Krise og Følgen var, at den franske Regering maatte bremse den. I Stedet for at ty til Toldafgifter, som det ofte viser sig yderst vanskeligt senere at

ophæve, søgte den franske Regering at udfinde det gennemsnitlige Kvantum af de i de sidste Aar i Frankrig indførte Landbrugsprodukter, og foreløbig at sætte dette Kvantum, rigeligt beregnet, som Norm for Indførsel.

For hver enkelt Vares Vedkommende blev det samlede Kontingent fordelt blandt de eksporterende Lande i Forhold til disses Indførsel i Frankrig i de paa-gældende Aar og i Henhold til en absolut Ligebehandling af alle.

Hvilke Virkninger har denne Forholdsregel haft for den danske Handel? Ifølge de danske Statistiker udviser f. Eks. Eksporten af Smør fra Danmark til Frankrig følgende Kvanti:

1927 507 Tons, 1928 314 Tons, 1929 1,238 Tons, 1930 2,317 Tons, 1931 (9 Maaneder) 4,420 Tons.

Den gennemsnitlige Indførsel af dansk Smør har allsaa været 1,852 Tons pr. Aar. Denne Indførsel er saa langt fra at være blevet nedsat, som enkelte tror det, tværtimod blevet forøget, da det Danmark tildelte Kontingent for Aaret fra 1. Oktober 1931 til 1. Oktober 1932 udgør 2,200 Tons, d. v. s. et Tillæg paa 18 pCt. til Gennemsnit for Tidsrummet 1927 til 1. Oktober 1931.

Hvis man kun tager den normale Eksport af dansk Smør til Frankrig i Betragtning, d. v. s. Eksporten fra 1927 til 1930 inklusive, vil man bemærke, at Kontingentet overstiger det dobbelte af, hvad Danmark gennemsnitlig har indført i Frankrig tidligere (1,094 Tons), og endnu ved man ikke, om Kontingentet for 3. Kvartal af 1932 ikke bliver sat op.

Den samme Beregning vil kunne gøres for alle danske Produkter, som er kontingenteret i Frankrig.

Betragter man den danske Handel i Frankrig i sin Helhed, ser man, at Udførselen fra Danmark til Frankrig i nedenangivne Aars første 6 Maaneder har været følgende:

1930: Kr. 10,098,000                      1932: Kr. 10.440,000

Udførselen fra Frankrig til Danmark i samme Periode udviser:

1930: Kr. 41,224,000                      1932: Kr. 17,042,000

Heraf fremgaar allsaa at den danske Udførsel til Frankrig er lidt højere i 1932, end den var i 1930, medens Indførselen fra Frankrig til Danmark er blevet skuaret ned med 58 pCt.

**MODERNE SCYLLA** Da de første Planer fremkom om Lillebælts-Broen, skrev dette Blad, at den vilde blive en

**CHARYBDIS** meget betydelig Forøgelse af Farerne for Skibsfarten, navnlig da for Selskibsfarten. Allerede nu er de to af de tre gigantiske Bro-piller blevet moderne Scylla og Charybdis. Mange smaa Kollisioner, som vi slet ikke har hørt om i Hovedstadspressen, har fundet Sted, og en alvorlig hændte i Tirsdags.

En tysk Flaadeafdeling kom med fuld Fart gennem Bæltet for sydgaende, og idet en Torpedobaad nærmede sig Lillebælts-Broen, maatte den vige til Side for en modgaende Dumper og kom saa langt ud, at den af Strømmen førtes mod Pillen. Sammenstødelse var saa voldsomt, at Torpedobaaden lik et Kanontaarn ødelagt og en stor Bule i Stævnen, men den kunde dog med Bistand af et Par mindre Torpedobaade fortsætte Sejlsadsen.

Bropillen tog derimod ingen Skade, udover at et Par af Borerørerne lik nogle svære Buler.

Naar det kan gaa et saa levende og manøvreedygtig Skib som en Torpedobaad paa den Maade, kan man tænke sig, hvor farligt Passage gennem Pillerne maa være for andre Skibe, selv naar Vejr- og Strømforskelene ikke er særlig kontrære.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DANMARKS HANDELS-POLITISKE BEKYMRINGER

Hvor gerne vi end vil give et hjerteligt Svar paa de Underhandlinger, der er indledet af vore gamle og trofaste Venner Danmark og Argentina i Anledning af de Handelstraktater, vi skal slutte med dem, er der en skarp Brod, der, trods den uhyre Tykkelse af den Venskabens Kaabe, som indhyller den, ikke kan undgaa at blive følt. Thi hvor liberale de Belingelser, vi tilbyder dem, end bliver, er det uundgaaeligt, at deres Andel af Handelen, naar de endelige Tal en Gang kommer til at foreligge, ikke vil blive saa store, som den kunde være blevet, hvis Traktaterne var blevet afsluttet før Vedtagelsen af Præferencetarifferne for Imperiets Medlemmer. Ydermere maa vore udenlandske Kunder og de Lande, der aspirerer til i Fremtiden at handle med os, gøre sig klart, at den Told, vi i Øjeblikket er ved at paalægge, maa delvis betales i Form af en formindsket Import fra de paagældende Lande og derfor muligvis ved en tilsvarende Formindskelse af deres egen Produktion. Under saadanne Forhold kan det ikke forbavse een, at et førende dansk Blad, idet det gør sig til Talsmand for sit Landbrugeres Syn paa de alvorlige Bekymringer, som vort politiske Omslag volder dem, rent ud har udtalt, da Resultatet af Ottawakonferencen var blevet kundgjort, at hvis dette betød, at Danmarks Eksport til England maatte nedskæres, maatte Danmark for Fremtiden gaa ind for en anden Handelspolitik, d. v. s. forberede sig paa det Tidspunkt, hvor et højt industrialiseret Tyskland atter blev tvunget til at købe god og billig Føde.

Del er let at indse, hvor stor Sorg en Ændring af dansk økonomisk Politik overfor England vil forvolde. Hvor stor Forskel der end er paa Danmarks Køb fra os og vore Køb fra Danmark, har dette Land dog i det sidste Aar gjort mange alvorlig mente Forsøg paa at gennemføre en konkret Importplan, hvis Opgave det var at give os en større Del af sin Handel under den Forud-

sætning, at Danmarks Eksport til os blev opretholdt paa det samme Niveau. Ændringen i vort Toldsystem parret med de foreslaede gensidige Arrangementer med vore Dominions kunde maaske komme til fuldstændig at lamme Danmarks Bestræbelser, og nødvendigvis er opstaaet nogen Friktion. Men der er noget, der tyder paa, at man vil gaa ind paa fornuftigere Baner. Mens det er en uundgaaelig Kendsgerning, at den danske Ægeksport maa gaa ned, lægger man et mere optimistisk Syn paa Smør-eksporten, grundet paa den ikke helt smigrende Omstændighed, at, skønt den højere Told er en uhyggelig Faktor, er denne Vare i Øjeblikket saa urimelig billig, at den nødvendigvis maa stige snart. Den højere Pris vil da mindske den nye Importtolds relative Vægt. Og dansk Smør har længe opnaaet en højere Pris end Smørret fra Dominions, og de danske Producenter ser ikke nogen Grund til, at denne Tingenes Tilstand ikke skulde fortsættes. Hvad Bacon angaar, er det blevet understreget, at Kanada, i hvert Fald i det forløbne Aar, ikke vil være i Stand til at levere nær nok eller af den ønskede Kvalitet, saa man føler, at ingen radikal Nedsættelse af de danske Afskibninger behøver at indtræde de næste Par Aar, forudsat at det engelske Publikum vedblivende vil forlange godt Bacon til en rimelig Pris.

*Fairplay.*

### FRANSK HILSEN TIL H. N. ANDERSEN

*Fra Frankrigs tidligere Gesandt i Danmark, nu Ambassador, de Fontenay har »Berlingske Tidende« modtaget følgende telegrafiske Hilsen til H. N. Andersen:*

I Anledning af 80 Aars Fødselsdagen vil jeg gerne have Lov til at slutte mig til de mange, der har hyldet min fremragende Ven, Excellencen H. N. Andersen. Han synes mig et Symbol paa den danske Races Kraft, en værdig Efterkommer af de søfarende Vikinger, et Billede paa Danmark.

*Ambassador de Fontenay.*

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

*København, den 12. September 1932.*

Ved en tidligere Anledning har vi lignet Aktiebørsen ved et Erhvervslivets Barometer, der — i Modsætning til Termometret, som viser den *nutidige* Situation — med større eller mindre Sikkerhed fortæller os om den fremtidige: hvad vi har i Vente, eller vel oftest hvad vi gerne venter skal ske. Mere end noget Instrument er dette »Barometer« ofte misvisende og af mange forskellige Aarsager, som det er overflødigst hér at komme nærmere ind paa.

Som bekendt har Aktiebørsen i sidste Uge været præget af en voksende Optimisme, der bl. a. har givet sig Udslag i betydelig Omsætning til stadig stigende Kurser. Navnlig har Skibsaktier været Genstand for Efterspørgsel, og Kursforbedringer paa 20—30 pCt. (NB: ikke *Points*) har i denne korte Tid været det gennemsnitlige Resultat, ja i enkelt Tilfælde endog op til 50 pCt. Uanset med hvor stor eller lille Beretligelse denne Stigning har gjort sig gældende, er den en Opmuntring i en Krisetid som den nuværende. Den tyder paa, at Tilliden er ved saa smaat at vende tilbage saavel til Verdensmarkedet som Helhed (af hvilken Skibsfarten er direkte afhængigt) som den danske Søfartsnæring i Særdeleshed. Dette sidste vil under den givne Forudsætning være saare berettiget, saavist som den danske Handelsflaade for Størstepartens Vedkommende bestaar af moderne, i alle Maader tidssvarende Enheder bemandet med Søfolk, der er rekrutteret fra en Sømandsstand, der nyder Agtelse Verden over. Vi skulde ikke fæste os ved den førnævnte Børsoptimisme, dersom ikke samtidig en lysere Tone paa

Frugtmarkedet gjorde sig gældende; dette er glædeligvis Tilfældet for flere af de førende Markeders Vedkommende, som det vil fremgaa af Omtalen af hver enkelt. Hvor stor Betydning, der kan lægges heri, er vi ude af Stand til at fastslaa, men Tiderne er saadanne, at enhver mærkbar Forandring til det bedre bør hilses velkommen, selv om Forholdene er af saadan Art, at det ikke er Rateforbedringer paa en shilling eller to, der kan gøre Sejlsadsen rentabel. Der er langt igen, men kunde man blot inden længe med Sikkerhed se, at nu bærer det den anden Vej, omend »langsomt men sikkert«, som det hed i den snart klassiske Vise, saa kommer man vel ogsaa igennem den sidste Del af Krisen uden at alt for meget slaas istykker. Hélt godt kan det dog ikke blive før den største Hindring — Isolationspolitikken — ryddes af Vejen og hertil kommer for Skibsfartens Vedkommende den uomgængelige Nødvendighed af at bringe Tonnagemængden i passende Forhold til selv en betydelig forøget Efterspørgsel, men herom har vi skrevet saa ofte før, at det vil være upaakrævet atter at komme ind herpaa, saa meget mindre som Spørgsmaalet efterhaanden er taget op til Overvejelse af rette Vedkommende i ledende Søfartsnationer.

### TRÆLASTMARKEDET

er desværre ganske uden Forbindelse med de foranvænte Markeder, der har begyndt at mærke en svag Medbør. Nye Ordre kommer sparsomt frem og Rarterne er saa usle som ingensinde. Fra *Hvidehavet* meldes om meget langvarige Ophold, i visse Tilfælde

FRA UGE TIL UGE Fortsaat fra Side 442

**OPLÆGNING AF DANSKE SKIBE** I Tirsdags var de danske Oplægninger 17,913 Tons mindre end den foregaaende Uge. Man maa imidlertid ikke tage denne Ændring til det bedre som et Fingerpeg om, at nu vil alle de oplagte Skibe snart flyve ud og begynde at tjene de Penge, som vi mangler til at importere udenlandske Varer for. Selv om Oplægninger har været smaa 20,000 Tons mere end de er i Øjeblikket, saa er de alligevel fortvivlende store. Ikke mindre end 96 Skibe repræsenterende 384,297 Tons Dødvægt. Og Oplægningerne her er ikke større end i andre Skibsfartslande af Betydning — det er ikke vore Rederes, eller Officerers eller Sømands Dygtighed der er noget i Vejen med, men de abnorme Forhold Verden over grundet paa manglende Handelsomsætning og svigtende Tillid. Ogsaa Evropas lunkne Politik i den japansk-kinesiske Konflikt — en Lunkenhed, der forhaler Købedygtigheden hos Hundreder af Millioner — er en af de usle Tideres store Faktorer. Det giver altid Bugslag, naar man gaar paa Akkord med Urelten.

En Illustration til Tiderne for Skibsfarten er Chamber of Shippings Fragt-Indeks for August Maaned. Fragtraterne er ganske vist 4.74 Procent højere end i Juli, men regner man 1913 som et 100 Points-Aar med Hensyn til Fragtrater, saa svarer August Points-Tallet til 74.66. Saa kan man gætte sig til Resten; men naar man gætter, maa det dog ikke forglemmes, at Udgifssiden ikke er dalet i Forhold, tværtimod, den er meget, meget højere end i 1913.

FRAGTBEBRETNINGEN fortsaat

op til 8 Uger. Man maa haabe for paagældende Redere, at Lastelønnen har været begrænset til 1 Døgn eller to; ellers kan Resultatet af en saadan Rejse paa Forhaand takseres som værende et negativt 5-cifret Kronebeløb.

## KUL, KOKS etc.

Markedet er vedvarende fast som Følge af Redernes Tilbageholdenhed. Af Ugens Afslutninger kan nævnes:

Sunderland/Kalundborg 2,000 Tons 4/9d.; Tyne/Aalborg 4,300 Tons 4/3d.; Tyne/Karrebæksminde, 1,500 Tons 4/9d.; Forth/Vejle 1,500 Tons 4/9.; London/Kbhvn. 1,700 Tons Toks, 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 700 Losning; Tyne/Kbhvn. 2,000 Tons Koks, 7/-, 500 Losning.

## MIDDELHAVET etc.

*Udgaende:* Tonen er vedblivende nogenlunde fast, og nu ogsaa for større Baade, som følgende Afslutninger viser:

Wales/Genoa 4,500 Tons 6/9d.; Wales/Marseille 6,000 Tons 6/6d.; Wales/Venedig 5,800 Tons 6/9d.; Tyne/Oran 6,500 Tons 7/-; Tyne/Gibraltor 7,200 Tons 6/3d.

*Hjemgaende:* Markedet er fast med smaa Rateforbedringer. Fra *Donau* sluttedes 4,300 Tonner per 1ste Halvdel November til Antwerpen/Hamburg Range 14/3d., Antwerpen eller Rotterdam 14/- med yderligere Optioner, hvoriblandt Danmark 16/3d. i Havn, 6d. extra for hver yderligere, max. 4, og per d. M. sluttedes adskillige Dampere til 14/3d. Bordeaux/Hamburg Range. Fra de rumænske og bulgarske Kysthavne sluttedes bl. a. 7,000 Tons til Antwerpen/Hamburg Range à 10/3d., 6d. mindre ifald Antwerpen, Rotterdam eller Amsterdam, og prompt Tonnage betales med 10/9d. til Bordeaux/Hamburg Range.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal:* Endelig begynder det at bære opad. Hele Ladninger til U.K. betales med 2/- per Qtr. (hidtil 1/9d.) og Berth-Spekulanterne maatte op med 7 cents

## ★ PERSONALIA ★

## 70 Aar

En paa Fano og i vide Kredse velkendt Mand, flv. Strandfoged, Kaptajn Jens Thomsen, Sønderho, fejrede Søndag d. 11. ds. sin 70 Aars Fødselsdag. Kaptajn Thomsen er af gammel Sømandsæt i Sønderho og en af de gamle Sejlskibsførere, der har gjort Fano Sømandsstand kendt i fremmede Lande. I sin første Ungdom tog han Hyre med engelske og amerikanske Skibe, hvorefter han vendte hjem for at tage dansk Navigationseksamen, sejlede nogle Aar som Styrmand med Fanoskibe og fik da sin Svigerfaders Skib »Rennée« at føre; senere hen førte han Barken »Erna« og Briggen »Anne Jensine«. Efter at have forlist sidstnævnte Skib ved Azorerne, tog han Afsked med Søen og drog til den hjemlige Arne. Kort efter blev han Strandfoged, hvilken Stilling han havde i en Aarrække. Han har desuden været Medlem af Sønderho Sogneraad og Menighedsraad, ligesom flere Tillidshverv er tildelt ham.

## 70 Aar

— Fredag d. 16. ds. fylder flv. Kaptajn Hans L. Mejnertz, Sønderho, 70 Aar.

FRA  
SØ, HAVN OG VÆRFT

## Anbefaling af tvivlsom Værdi

Den nok saa bekendte Pengeudlaaner Hr. Behring modte for nogle Dage siden til Soforhør i Anledning af Lystkutteren »Astrid«s Forlis paa den hollandske Kyst

per 100 lbs. til Rotterdam for Aabningspartier (hidtil max. 6c.) og 8c. til Hamburg (hidtil 7c.). *Northern Range* og *Gulfen* giver ikke Anledning til nærmere Karakteristik, men førstnævnte synes snart at ville tage Del i Konkurrencen. *Cuba*-Markedet udviser ogsaa Forbedringer, omend stadig smaa, saason: 3,900 Tons Havre/Amsterdam Range 14/6d., option Bordeaux 15/-, og 3,500 Tons U.K. Cont. 14/9d., begge d. M.

## SYDAMERIKA

*Hjemgaende:* Her findes Ugens største »Sensation«, og vort sidst udtalte Haab om yderligere Rateforbedringer blev ikke gjort til Skamme, specielt hvad prompt Tonnage angaar. Fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen el. Rotterdam sluttedes 5,000 Tonner til 16/-, 8,000 Tonner til U.K. til 17/6d. og senere 7,100 Tonner Rosario el. San Nicolas/Antwerpen 18/-, Rotterdam 18/6d., Hamburg 19/-, alle per prompt.

*Nedgaende:* Kul købmændene søgte straks at udnytte den gunstige Udvikling af det hjemgaende Marked til egen Fordel, men synes ikke at have haft Held hermed, hvad skyldes, at »Ballastgrænsen« for længst er naaet, naar Talen er om Kulfragterne.

## ØSTEN

*Australien:* En stigende Tonnageefterspørgsel gjorde sig vedblivende gældende, men nu for senere Positioner (Befragterne er og bliver gode Taktikere) og den deraf givne Mulighed for ballastgaende Tonnage til at kunne tage Del i Konkurrencen, forhindrede en saa stor Bedring af de sidst betalte Rater, som Tilfældet ellers vilde have været. Det bedste Resultat præsterede 8,000 Tonner ved Opnaelsen af 26/6d. fra Vestlandet til Middelhavet, U.K., Cont., 20/10 Annullering. *Soyabønner* fra *Dalny* udbydes til 25/6d. til Rotterdam el. Hamburg, 26/9d. dersom Hull, og Ris fra *Saigon* i Delladninger fandt Linciaflagere til 26/3d. til Marseille, Havre eller Dunkerque. De øvrige Østens Markeder er uden nævneværdig Aktivitet.

— et Forlis vi tidligere har omtalt. Hr. Behring holdt en dramatisk Tale til Retten om, hvorledes han og Besætningen sad oppe i Masten og imødesaa deres Dages Ende, hvorledes de styrtede sig i det fraadende Hav og svømmede ind gennem Brændingen, dels for at redde Livet og dels fordi de var meget sultne. Hr. Behring beskrev, hvorledes den raske hollandske Flyveofficer havde styrtet sig i Havet sammen med en Menig for at redde de Skibbrudne.

Disse brave Mænd — sagde Hr. Behring — fortjente at faa Redningsmedaillen, og han vilde nu begære Rettens Hjælp for at faa dem indstillet.

### Sømandsstrejken i Holland

Sømandsstrejken i Holland har faaet alvorlige Konsekvenser, meddeler et Telegram fra Amsterdam til »Berl. Tagebl.», hvori oplyses, at fire store hollandske Rederier har udmeldt sig af Reder-Organisationen.

De fire Rederier er: Holland—Amerika-Linien, Rotterdamsche Lloyd, Stoomvaart Nederland og Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Disse Rederier er Tilhængere af en fredelig Ordning, og det oplyses yderligere, at endnu et stort Rederi vil melde sig ud af Organisationens.

### Styrmænd idømt Bøde for grov Uagtsomhed

For nogle Maaneder siden grundstødte den norske Rute-damper »Kong Sigurd» paa Jyllands Vestkyst mellem Blaavandshuk og Horns Rev. Dampere var paa Rejse fra Hamborg til Norge, og Grundstødningen var ret for-bavsende, da den skete i klart og roligt Vejr. Svitizers »Biörn» fra Eshjerg bragte »Kong Sigurd» flot.

Ved Søforhøret i Oslo oplystes, at efter at Lødsen fra Hamborg var kvitteret, styredes for at fortsætte østen om Horns Rev, gennem det saakaldte Nordmandsdyb. Kl. 3.23 Fm. den 17. Juni passeredes Graadyb Fyrskib, og Kursen sattes misvisende N. 14 Gr. Øst henimod Cancer Lys- og Lydbøje. Ca. Kl. 3.45 saa Førstestyrmanden, som havde Vagt, en Bøje om Bagbord, som han antog for at være Bøjen paa Cancer Rev. Straks efter Vagtafsløsningen Kl. 4 mærkedes, at Fartøjet tog Grunden. Føreren var umiddelbart før kommet paa Broen. Man opdagede nu, at man havde Cancer Bøje omtrent tværs om Styrbord, og at Førstestyrmanden saaledes havde forvekslet nævnte Bøje med en Bøjestage, som afmærker det egentlige Sejlløb. Den norske Skibsinsektor fandt, at Grundstødningen maatte tilskrives slet og tankelos Navigering af Skibets Førstestyrmænd.

I denne Anledning er Skibets Førstestyrmænd nu blevet idømt en Bøde paa 100 Kr. for udvist grov Uagtsomhed, ved at han havde undladt ved Pejling at kontrollere Skibets Position, efter at Graadyb Fyrskib var passeret.

### Store Uddybnings-Planer i England

Der er i disse Dage i England offentliggjort en Plan, der gaar ud paa at uddybe Tynen, til en saadan Dybde, at selv større Skibe kan gaa op til Industricentrene. Planen tilsigter at aflaste den store Arbejdsløshed og fra mange Sider er der givet Tilsagn om Støtte til Planens Gennemførelse. Staten skal bidrage 20 pCt. af Udgifterne til Arbejdslønnen, idet den spares for Understøttelse til de Arbejdsløse, der kommer i Arbejde. Beløbet til disse Arbejder skal skaffes gennem et i den Anledning stiftet Kreditselskab, og der paatænkes udbudt Obligationer til offentlig Tegning, mener »Børsen».

Da Planen lægger Sigte paa Afhjælpning af Arbejdsløsheden, venter man almindelig Tilslutning, og det er Tanken at gaa videre med Uddybning af andre Floder og Kanaler, saaledes at Udgifterne til Transport ud til Havnene kan spares.

### Litauens Havne og deres Udvikling

Litauen har to Havne: Klaipeda (Memel) og Sventoji. Klaipeda er den vigtigste. Dens Baad- og Varetrafik er blevet betydelig livligere efter den er kommet til at høre til Litauen. Dersom man sammenligner et af Førkrigs-aarene, f. Eks. 1913 med Aar 1930, finder man, at Baad-trafikken, hvad Tonnagen angaar, er steget med 66 pCt., og hvad de indgaaende Baade angaar, da udviser Tallet en Stigning paa 20 pCt. I 1930 foregik 55 pCt. af hele Udenrigshandelens Vareudveksling gennem Havnen i Klaipeda. Denne Havn bliver stadig ombygget og forbedret. Bygningen af den nye 134 km lange Jernbanelinie, (Klaipeda-Telsiai-Stauliai), som bliver særdig i Løbet af dette Aar, vil medføre, at der bliver direkte Forbindelse mellem Klaipeda og de øvrige Dele af Litauen.

### Litauisk-Engelsk Søfartsselskab

Under Navn af »Litauisk-Engelsk Søfartsselskab» er der blevet startet et Firma med en Grundkapital paa 25,000 Lstr. af hvilket Beløb de 49 pCt. er paa litauiske Hænder,

medens 51 pCt. er i de engelske Aktieejeres Besiddelse. Litauen har forbeholdt sig Retten til i Løbet af 18 Maaneder at overlage den Del af Kapitalen, som er paa engelske Hænder. De litauiske Aktieejere er Organisationerne »Maistas«, »Pienocentras« og »Lietukis«. Selskabet har erhvervet to Skibe hver paa 2,000 Nettoregister-ton, der blev sat i Trafik i Slutningen af Maj. Besætningen bestaar af 72 Mand, hvoraf de 48 skal være litauiske Undersaatter. Baadene bærer Navnene »Maistas« og »Lietukis« og gaar indtil videre under engelsk Flag.

### Nyt svensk Skib til Norge

Fra Gotaverken er i Lørdags afleveret et Motorskib »Ruth» til Rederiet Hagb. Waage i Oslo. Skibet er paa 8200 Tons Dødvægt og har to B. & W.-Motorer.

### Klarede sig stolt

Kongeskibet »Dannebrog» har i Tirsdags foretaget en 4 Timers lang Prøvetur i Skagerak. Det blæste en orkanagtig vestlig Storm. Ved 6-Tiden vendte Skibet tilbage og kastede Anker i Aalbækbugten udfor Klitgaarden.

### Dansk Havarist ved Svenskekysten

Under den stærke Storm i Tirsdags saa man ud for Arild et mindre Fartøj, der hjælpeløst drev ind mod Skelderviken. Kaptajn Persson, Arild, gik ud med sin store Motorbaad og fik Skibet bragt ind til et Rev ud for Jonstorp, hvor det har ligget i Nat.

Havaristen viste sig at være Motorkutteren »Fremad» af København. Skibet var paa Vej til Aalborg med 54,000 Liter Benzin. »Fremad» havde faaet Motorskade.

### En Blomst fra Danmarks Have

I Torsdags løb en tysk Destroyers ind i Rødby Havn for at hente Liget af en tysk Marineelev fra Skoleskibet »Niobe», der sank.

Da Liget var bragt om Bord kom fl. »Loll. F. Flktid.» en ældre dansk, arbejdsklædt Mand gaende frem til Destroyerens unge Chef. Uden et Ord overrakte han Marinelojtnanten en lille, smuk Buket Blomster derhjemme fra Haven. Taarer træder frem i Sømandens Øjne, men han skynder sig om Bord og vender et Øjeblik Ryggen til for at skjule sin Bevægelse. Et Par Mand gaar i Gang med at dække Liget med et slukkende nyt Marineflag. Arbejdsmandens beskedne Buket syes fast i Flaget over den Forulykkedes Bryst. Saa gaar et Signalfag til Tops, og den tyske Destroyers slikker til Søs.

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i August 1932

I Løbet af August Maaned er udført 281,343 T. Kul, deraf til Danmark 71,860 T., mod 265,869 T., deraf til Danmark 52,235 T. i Juli Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	72,551
Danmark .....	71,860
Frankrig .....	46,470
Italien .....	39,515
Norge .....	25,365
Irland .....	11,330
Finland .....	7,777
Island .....	2,575
Belgien .....	2,280
Lettland .....	1,800
	<hr/>
	281,343

### Ny Formand i Marstal Havnekommission

Paa et Møde i Marstal Havnekommission meddelte Kommissionens Formand, Hr. L. J. Bager, at han nedlagde sit Hverv som Formand for Havnekommissionen.

Til hans Efterfølger valgte Kommissionens øvrige Medlemmer derefter Skibsreder Chr. Albertsen, der i 10 Aar har haft Sæde i Kommissionen. Der vil anlægges nu i den nærmeste Fremtid, naar Arbejdet med Udarbejdelsen af Valglisten er endt, blive udskrevet Valg til Havnekommissionen efter de ændrede Regler.

### — KONTORLOKALE —

**I** DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S  
MODERNE EJENDOM, AMALIEGADE 33,  
KAN ET KONTORLOKALE I 3 AFDELINGER  
C. 70 M<sup>2</sup> FAAS BILLIG TIL LEJE STRAKS  
ELLER FRA OKTOBER FLYTTEDAG VED  
HENVENDELSE TIL FORENINGEN.

**Stigende dansk Eksport**

Den samlede Vareindførsel fra Danmark til Königsberg Pillau udgjorde:

i Aaret 1931: 7,303 t (à 1000 Kroner)  
mod - — 1930: 2,000 t,

hvorefter den danske Eksport til Königsberg er tiltaget med 265 pCt.

Vareudførselen fra Königsberg til Danmark beløb sig

i Aaret 1931 til 20,459 t,

i — 1930 - 44,781 t,

hvorefter Provinsens Udførsel til Danmark er gaaet tilbage med ca. 5 pCt.

Skibsfarten frembyder et til de øvrige Tal svarende Billede.

Efter den officielle Skibsliste indkom ialt til Königsberg/Pillau:

I Aaret					
1931:	65	danske	Skibe	med en	Tonn. af 81,434 Cbm.
1930:	103	—	—	—	— 142,951 —
1929:	62	—	—	—	— 83,289 —
Udgaet er ialt.					
1931:	61	—	—	—	— 82,174 —
1931:	103	—	—	—	— 145,516 —
1931:	57	—	—	—	— 75,868 —

Herefter viser det sidste Aar en Tonnageforringelse paa 40 pCt. for ind- og udgaende Skibe, saaledes at Søfarten næsten har naaet Tallene for det laveste Aar, 1929.

Blandt de ind- og udgaende Skibe staar dog de danske i anden Række med Hensyn til Antal og Tonnage, — hvorimod de i 1930 kunde belægge Førstepladsen — medens Sverige, der fra Nr. 2 i 1930 nu er gaaet frem til Førstepladsen og dermed har kunnet notere en Fremgang paa 35 pCt., staar stærkt.

De talrige smaa danske Motorsejlere indkom med Soyaskraa og nogle store Dampere med Kul eller Koks fra England, hvorimod de andre hovedsageligt var ladede med Cement eller Stykgods.

**Vinkepigen fra Fyrtaarnet i Georgia**

Omtrent midtvejs ved Opsejlingen til Savannah i Georgia staar paa den sydlige Flodbred et Fyrtaarn, velkendt af Søfarende, som gæster disse Egne. Fyret passes af et Par Søskende — Søster og Broder. Førstnævnte gaar under Navnet »Vinkepigen«, og det staar aldrig fejl, at hun hver Dag viser sig paa Verandaen, naar et Skib passerer forbi Fyrtaarnet, og da tilvinker de ombordværende. Bagved denne Handling ligger sikkert en Tanke baaret af en menneskekærlig Følelse, et Lykke paa Rejsen, og noget hjertelig smukt ligger skjult i den Hilsen, denne Vinken, der ikke blot gælder Bekendte og Landsmænd, men naar til enhver Nationalitet. — Hendes Hilsen bliver gengældt med Begejstring fra Skibene, ikke alene ved at vinke igen, men som oftest salutes hun ogsaa med de kendte 3 lange Stød i Dampfløjten. Vinket er sikkert gaaet hende i Blodet, bleve hendes en kær Vane, og de Sømænd, som ad den Vej har stiftet Bekendtskab med Vinkepigen, udtaler, at naar den Dag kommer, da hun ikke viser sig, vil det efterlade et Savn, da det altid er med en vis Glæde og Ærbødhed, de gengælder hendes Hilsen.

## PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.  
TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt                      Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.

## DANSKE REDERES ULYKKES-FORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.      LEITH.      GRANTON.

## KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.



## Havets Vælde

Turistdamperen »Southsea«, der var paa Tugt omkring Øen Wight, er bleven ødelagt af det oprørte Hav. Som Svar paa dets Nødsignaler kom flere Skibe det til Hjælp, og de har indbugseret det til Portsmouth.

## Arbejdsaffære i Svendborg

Forleden kom en hollandsk Motorgalease »Fidusia« ind i Svendborg Havn med 150 Tons Oliekager, hvoraf »Fyns Andel« skulde have omtrent 100; Resten skulde til Odense. Der blev — paa reglementeret Vis — antaget 17 Mand til Lossearbejdet, og først efter at Losningen var begyndt ved 1½-Tiden om Eftermiddagen, kom man i Tanker om, at Lædningsmodtageren — efter Overenskomsten mellem Arbejdere og Arbejdsgivere — skal antage en Winchman. En saadan blev derefter straks stillet af Modtageren.

Men nu opponerede den hollandske Kaptajn. Han vilde ikke risikere at faa sit Spil (det var et helt nyt Skib) ødelagt af en Mand, som ikke kendte det. Enten vilde han selv stille en Mand til at passe Spillet, og den lokale Arbejder kunde saa staa ved Siden af og se til — eller ogsaa skulde Arbejderne være ansvarlige for den Skade, der kunde ske paa Spillet.

Efter at den lokale Winchman havde set til en Times Tid (hvad han altsaa vel at mærke fik sin Timebetaling for), arriverede Hr. Chr. Mikkelsen, Formanden for Arbejdsmændenes Fagforening. Han forlangte, at Svendborg-Arbejderen skulde tage Spillet. Da Kaptajnen nægtede det, standsede Hr. Mikkelsen Losningen — og gik sin Vej!

Resten af Eftermiddagen var han ikke til at finde.

Saa snart »Fyns Andel« fik al vide, at Losningen var standset, søgte man sig i Forbindelse med Importørforeningens Formand, Direktør P. M. Petersen, hvorefter man søgte at faa fat i Hr. Mikkelsen — men det var altsaa umuligt!

Forst om Aftenen ringede Hr. Mikkelsen til Importørforeningens Sekretær, som imidlertid maatte meddele ham, at Skibet nu var sejlet til Odense for at losse der.

Skibet havde nemlig ca. 180 Kr. om Dagen i Liggedagspenge, og Firmaet vilde ikke risikere et større Tab ved denne efter dets Mening ganske ubegrundede Standsning af Losningen; derfor dirigerede man Skibet til Odense. Kl. 5 sejlede det. Der var da kun lossen en Time, fra 1½ til 2½.

— Hvad har Hr. Mikkelsen nu udrettet ved dette ganske meningsløse Diktatur. Vi skal, skriver *Svendborg Amtstidende*, ganske kort understrege det:

1) Han har forhindret, at de 18 Arbejdere tjente ca. 300 Kr.

2) Han har forhindret, at Svendborg Havn fik sin Afgift af den Ladning, der skulde have været lossen her.

3) Han er Skyld i, at den hollandske Skipper sejler herfra med et alt andet end gunstigt Indtryk af Arbejdsforholdene i Svendborg Havn. Nu kan Skipperen fortælle, hvor han kommer frem, at der raader et utaaleligt Diktatur i Svendborg.

Navnlig i disse Tider, hvor Rederierne har fremsat Ønsker om, at Skibsfarten herhjemme centraliseres, saaledes at der kun bliver 4 store Havne, Skibene skal dirigeres til, nemlig København, Aarhus, Aalborg og Odense, er det — for at bruge et meget mildt Udtryk — yderst beklageligt, at en Episode som ovennævnte kan indtræffe i Svendborg.

— — —  
 Og det er ikke første Gang. Det er for sket, at et Skib er gaaet til Odense for at losse den Ladning, Hr. Chr. Mikkelsen gjorde det umuligt at losse i Svendborg.

## Hvem kan melde om drivende Skibe?

Selv i vor Tid hører man om Skibe, der forsvinder sportost, thi de vældige Have har jo deres Mysterier og Gaader. Nogle af dem bliver aldrig løst, andre kan efter mange Aars Forløb finde en Løsning. De er maaske ble-

vet Offer for et dødt, drivende Skib, og er maaske blevet et af samme Art. Døde Skibe rummer en frygtelig Fare — det kan Søfolk, som gaar paa Langfart, tale med om, og da det sikkert vil interessere vort Blads Læsere at høre om de Tilfælde, at træffe paa et drivende Skib, forladt af Besætningen, opfordrer jeg disse Søfolk til at tilstille »Dansk Søfarts Tidende« Beretninger om saadanne mærkelige Tilfælde, som bør kendes.

Tidligere blev der ikke gjort noget for at opspore og sprænge disse drivende Skibe; men for et Par Aar siden tog man den Sag op. En hurtiggaaende Dampkrydsede mellem Europa og Amerika, og der udarbejdedes Kort, hvor de Steder, man sidst havde observeret et drivende, forladt Skib, blev afmærket. Men næste Gang Skibet ses, er det maaske 100 Mile derfra. Om Barken »Mary Ann«, der for nogle Aar siden blev forladt af Besætningen ca. 60 Sømil ud for Baltimore og som 2½ Aar efter drev i Land paa den spanske Kyst, berettes, at den undervejs var bleven observeret af 24 Skibe. Det skulde da være underligt, om en eller anden af »Dansk Søfarts Tidende«s Læsere ikke havde et eller andet at meddele Bladet om drivende Skibe. Lad os faa Oplysninger herom meddelt.

Observerator.

## 121,251 Arbejdsløse

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede ledige den 9. September 121,251; heraf var 22,880 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 119,330 og 22,200.

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg August 1932

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 8 Maanedre af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931 . . . .	9,037	15,317,627	7,250	11,775,925
1932 . . . .	7,680	11,997,988	6,313	9,388,730
Forsk. —	1,357	— 3,319,639	— 937	— 2,387,195

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931 . . . .	13,684	14,114,209	6,993	12,793,979
1932 . . . .	12,364	12,165,539	6,173	11,058,452
Forsk. —	1,320	— 1,948,670	— 820	— 1,735,527

I de første 8 Maanedre af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 939,536 Tons større og 1,669,722 Tons mindre end til Antwerpen.

## AARHUS HAVN

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

Ankomne Skibe i den forløbne Uge:  
 s.s. *Kirsten* af København fra England med Kokes.  
 s.s. *Rex* af Stockholm fra Norrkøping med tomme Tønder.  
 s.s. *Patria* af Helsingfors indladet Olie til Finland.  
 s.s. *Amsterdam* af Stockholm indladet Olie til Norrkøping.  
 s.s. *Erling* af Helsingfors fra England med Kul.  
 s.s. *Anglos* af Högånäs fra England med Kul.  
 s.s. *Ferdiborg* af Nya Varvet fra Norge med Salpeter.  
 s.s. *Dania* af Nyborg fra Nyborg med Benzin.  
 s.s. *Rhone* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.  
 s.s. *Stig Gorthan* af Helsingfors fra England med Kul.

## Naval &amp; Mercantile Outfitters

»SILVERVARER« giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

**SILVER'S**

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrådderetablisement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. 9. 1932

LONDON . . . . .	19,29	MADRID . . . . .	44,85
NEWYORK . . . . .	554,75	AMSTERDAM . . . . .	223,25
BERLIN . . . . .	132,25	STOCKHOLM . . . . .	99,15
PARIS . . . . .	21,90	OSLO . . . . .	97,25
ANTWERPEN . . . . .	76,95	HELSINGFORS . . . . .	8,34
ZÜRICH . . . . .	107,35	PRAG . . . . .	16,55
ROM . . . . .	28,60		

## POSITIONSLISTE PR.



13. SEPTEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 m.t. *Aase Mærsk*, pass. Gibraltar 30.8.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Trangsund 9.9.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Kbhvn. 8.9. til Leningrad.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Suez 8.9. til Singapore  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Malmö 2.0.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kbhvn. 13.9. til Göteborg.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 19.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Rotterdam 11.9.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Philadelphia 10.9. til St. Thomas.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 5.9. til Southampton.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 31.8.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Nakskov 7.9.  
 s.s. *Argentina*, Juel-Larsen, afg. Holbæk 23.8. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 13.9. til Antwerpen/Rotterdam.  
 s.s. *Arnold*, Mærsk, afg. Glasgow 1.9.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Oslo 10.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Askø*, Larsen, afg. Leningrad 11.0. til Bremen.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Nauru 3.9.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Hamborg 9.9.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. La Libertá 18.8.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 12.9.  
 s.s. *Bethy Mærsk*, ank. Chíncha 30.8.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Panderma 9.9.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Gijón 6.9. til Dakar.  
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim 7.9. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Nantes 3.9.  
 s.s. *Bothal*, Pedersen, ank. Danzig 7.9.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Reykjavík 10.9. til Leith.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Santa Fe 2.9.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Rotterdam 10.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Marseille forv. 19.9. til Genua.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Norfolk 5.9.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *Californía*, Andersen, afg. Odense 7.9. til Buenos Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Malta 6.9.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 17.9. til Antwerpen.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Tema 10.9. til Tsingtao.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Mona Pass 8.9. p. R. t. Nyborg/Stockholm.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 10.9. til Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Skagen 7.9.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Port Talbot 9.9. til Piræus.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 15.9.  
 s.s. *Dana*, Bang, pass. Constantinople 7.9. p. R. t. Smyrna.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Bremen 4.9.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, pass. Ushant 10.9. p. R. t. Dunkirk.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 10.9. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Bremen 1.9. til Baltimore.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.9. til Aalborg.  
 s.s. *Douro*, afg. Libau 17.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavík 9.9. til Vest- og Nordlandet.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Effe Mærsk*, pass. Skagen 7.9.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Casablanca forv. 19.9. til Ceuta.

- s.s. *Eleonora Mærsk*, afg. Swansea 7.9.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Immingham 29.8. til Alexandria.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Windsor 4.9.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Archangel 1.9.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tannpico 7.9.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 24.8.  
 s.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Kbhvn. 11.9.  
 s.s. *Estland*, Egeloft, afg. Stettin 12.9.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Southampton 11.9.

## F

- s.s. *Falken*, Hul, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Finisterre 11.9. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Antwerpen 8.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 11.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Kbhvn. 9.9.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Swansea 3.0. til Montreal.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen forv. 16.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Hongkong 5.9.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, ank. New Orleans 10.9.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Manchester 13.9.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Kbhvn. 3.9.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Smyrna 11.9.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, ank. Hampton Road 10.9.

## H

- s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Amsterdam 14.9.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Antwerpen 10.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Rabat 7.9.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 20.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Archangel 2.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbech, afg. Danzig 17.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Swansea 7.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Hull 16.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 30.8.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 3.9.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Leningrad 5.9.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Port Talbot 12.9.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, afg. Progreso 10.9.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 17.9. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Bamble 13.9. til Boston.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Cardiff 26.8.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Singapore 7.9.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Singapore 5.9. til Suez.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Korsør 3.9.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Runcorn 6.9.  
 s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Kbhvn. 8.9.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Randers forv. 13.9. til Frederikshavn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 9.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 10.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Liverpool forv. 10.9. til Swansea.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Veje Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, afg. Esbjerg 21.9. til Preston.  
 s.s. *Koschiussko*, Barkowski, ank. Gdynia 29.8.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Bangkok 9.0. til Singapore.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Adrossan 5.9.

m.s. *Leise Mærsk*, afg. Tampa 7.9.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Hull 29.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Progreso 2.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 29.8. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Shanghai 10.9.  
 s.s. *Mano*, Landlykke, ank. Kbhvn. 10.9.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 17.9. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Kbhvn. 13.9.  
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Finisterre 31.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 30.8.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Donau 7.9.  
 s.s. *Maryland*, Kolster, afg. Rotterdam forv. 14.9. til Buenos Aires.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Huelva 5.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Bangkok 4.9.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Catania forv. 16.9. til Messina.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 10.9. til Haynash.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Colon 3.9.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Aalborg 7.9.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Esbjerg 11.9.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Vostizza 9.9.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Leningrad 5.9.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, pass. St. Vincent C.V. 31.8. p. R. I. Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Panama Canal 31.8. p. R. I. Los Angeles Harbour.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 4.9.  
 m.s. *Parkeston*, Basbøll, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape Verde 10.9. p. R. I. Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Filadelfia 3.9.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. New York 7.9.  
 s.s. *Primula*, afg. Esbjerg 17.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Preston 9.9.  
 s.s. *Pulaski*, Knøtgen, ank. Gdynia 8.9.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 7.9.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Goole 7.9.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 21.9. til Odense.

## S

s.s. *Saga*, Nielsen, afg. Antwerpen 13.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Poti 7.9.  
 s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Methil 9.9.  
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, afg. Manchester 2.9. til Baton Rouge.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 14.9.  
 s.s. *Seine*, Vasse, afg. Bordeaux forv. 13.9. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Leith 9.9.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

KØBENHAVN

m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Antwerpen 8.9.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Tsingtao 10.9.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. West Hartlepool 7.9.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig forv. 14.9. til Reval.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Kbhvn. 8.9.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 10.9.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Istanbul 11.9.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Hopewell 5.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Tuborg 5.9.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 15.9. til Randers.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bronxville 14.8.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Grangemouth 9.9.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 1.9. til Rotterdam.  
 s.s. *Svanholm*, Hav, afg. Kbhvn. 6.9. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kolding 12.9. til Aarhus.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Cape Wrath 29.8.  
 s.s. *Sonderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sonderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Nielsen, afg. Danzig forv. 24.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 21.9. til Helsingør.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 13.9. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, afg. Grimsby 12.9. til Esbjerg.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Lemasol 6.9.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 16.9. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 15.9. til Gdynia.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Odense forv. 12.9. til Randers.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 3.9. til Kbhvn.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Ebeltoft 13.9.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Kalundborg 11.9. til Leningrad.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Casablanca 2.9.  
 m.s. *Victoria* (Orient), afg. Aalborg 7.9.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Randers forv. 17.9.  
 s.s. *Vidar*, Arenl, afg. London 13.9. til Frederikshavn.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Rio 8.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 14.9. til Danzig og Memel.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 10.9.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Port Lyontey 10.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJL



SKIBE PR. 12. SEPTEMBER 1932

3/m Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Domino (Labrador) 7.9.

3/m Sk. *Zampa*, Hansen, afg. Sundsvall 10.9.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statistelef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%



## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND &amp; Kalajokki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 &amp; 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienschlüssel 1926 &amp; Owners' &amp; Captains' Code.

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsredarforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
SVANLJUNG

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS» Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

## A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

## A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsredarforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsredarforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN»

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 14. September 1932.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 1745. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn. Vrag.

(U. f. s. Nr. 36/2346. Stockholm 1932.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket c. 200 m S. for den sort- og hvidmalede Stage med 2 Balloner paa  $59^{\circ} 35' 45''$  N.  $19^{\circ} 53' 45''$  E., ved  $6,5$  m Grunden *Armbågen*.

### 1746. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Skærgaard. Alnöen. Ny Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 36/2344. Stockholm 1932.)

I Løbene E. og N. om *Alnöen* er tændt følgende ny Fyr:

1. Paa W.-Pynten af *Granön* paa  $62^{\circ} 26'$  ( $12''$ ) N.  $17^{\circ} 31'$  ( $44''$ ) E. *Granön* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde:  $3,6$  m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En hvid, ottokantet Fyrbaake paa hvidt Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $330^{\circ}$ til $343^{\circ}$ .       | 7. Hvidt i Pej. fra $159^{\circ}$ til $164^{\circ}$ .     |
| 2. Hvidt i — - $343^{\circ}$ - $357^{\circ}$ .              | 8. Rødt i — - $164^{\circ}$ - $166\frac{1}{2}^{\circ}$ .  |
| 3. Rødt i — - $357^{\circ}$ - $15^{\circ}$ .                | 9. Grønt i — - $166\frac{1}{2}^{\circ}$ - $169^{\circ}$ . |
| 4. Rødt, uforst. i Pej. fra $15^{\circ}$ til $90^{\circ}$ . | 10. Hvidt i — - $169^{\circ}$ - $173^{\circ}$ .           |
| 5. Grønt, — — - $90^{\circ}$ - $150^{\circ}$ .              | 11. Rødt i — - $173^{\circ}$ - $180^{\circ}$ .            |
| 6. Grønt i Pej. fra $150^{\circ}$ til $159^{\circ}$ .       |   |

Brændetid: Fra Sejlseasonens Begyndelse til 20. Maj og fra 20. Juli til Sejlseasonens Ophør.

2. Paa N.-Pynten af *Gistaholmen* paa  $62^{\circ} 29' 27''$  N.  $17^{\circ} 24' 35''$  E. *Gistaholmen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $4^s$ . Flammens Højde:  $3,5$  m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En hvid, ottokantet Fyrbaake paa hvidt Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $54^{\circ}$ til $70^{\circ}$ .          | 6. Rødt, uforst. i Pej. fra $200^{\circ}$ til $234^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $70^{\circ}$ - $78^{\circ}$ .                 | 7. Grønt i Pej. fra $234^{\circ}$ til $245^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $78^{\circ}$ - $84^{\circ}$ .                  | 8. Hvidt i — - $245^{\circ}$ - $261^{\circ}$ .                |
| 4. Rødt, uforst. i Pej. fra $84^{\circ}$ til $107^{\circ}$ . | 9. Rødt i — - $261^{\circ}$ - $280^{\circ}$ .                 |
| 5. Hvidt, — — - $107^{\circ}$ - $200^{\circ}$ .              |   |

Brændetid: Fra Sejlseasonens Begyndelse til 20. Maj og fra 20. Juli til Sejlseasonens Ophør.

### 1747. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib N. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 36/2940. Berlin 1932.)

For at undgaa at faa en Staaltraadstrosse i Skruen maa Skibe ikke nærme sig under  $0,3$  Sm fra et Kvadrat med en Sidelængde paa  $0,15$  Sm, og hvis Midte ligger paa  $59^{\circ} 52' 09''$  N.  $24^{\circ} 52' 54''$  E. Kvadratet er afmærket med hvide Spirtønder med røde Flag.

**1748. Finland. Finske Bugt. Abborfjärd. Oplysning om Dybde.**

(N. f. S. Nr. 37/3027. Berlin 1932.)

Farvandet fra Søen mellem *Långviken* og *Svartviken* til Ankerpladsen mellem *Svartholm* og *Högholm* kan nu befares af Skibe med et Dybgaende af højst 7,3 m. Dybden i Løbet fra denne Ankerplads mellem *Svartholm* og *Harsundsudd* til *Brändholm* Ladeplads og til Ankerplads i *Abborfjärd* er uforandret 5,5 m.

c. 60° 28' N. 26° 29' E.

**1749. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Jugantovski Baake. Fyr tændt.**

(N. f. S. Nr. 37/3028. Berlin 1932.)

Paa Pynten paa c. 59° 43',<sub>3</sub> N. 28° 26',<sub>0</sub> E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Fyret er anbragt paa en 12,8 m høj hvidmalet Pyramide.

(Kort Nr. 277.)

**1750. Estland. Ösel W.-Kyst. Filsand Fyr NW. Rjabinina Banke findes ikke.**

(N. f. S. Nr. 36/2946 Pkt. 2. Berlin 1932.)

Ved en foretagen Opmaaling og ved Strygning til en Dybde af 12 m er *Rjabinina* Banke, c. 5,5 Sm NW. for *Filsand*, forgæves eftersøgt.

*Filsand* Fyr: c. 58° 23' N. 21° 49' E.

(Kort Nr. 268.)

**1751. Estland. Moon Sund. Lodsstationer nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 9/44. Reval 1932.)

Nedennævnte Lodsstationer er nedlagt:

*Vorms* c. 59° 01',<sub>7</sub> N. 23° 07',<sub>1</sub> E. *Verder* c. 58° 34',<sub>1</sub> N. 23° 30',<sub>2</sub> E.

(Kort Nr. 268.)

**1752. Polen. Hela. Vandtaarn opført.**

(N. f. S. Nr. 36/2936. Berlin 1932.)

Et Vandtaarn er opført paa 54° 36' 54" N. 18° 49' 48" E., c. 0,9 Sm NNE. for *Hela* Fyr.

(Kort Nr. 269.)

**1753. Polen. Rixhöft Fyrtaarn ommalet.**

(N. f. S. Nr. 36/2936. Berlin 1932.)

*Rixhöft* Fyrtaarn paa c. 54° 50' N. 18° 20' E. er malet rødt foroven og hvidt forneden.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1754. Danmark. Kattegat. Aarhus. Kystværnet ud for Østbanegaarden. Lystønde genudlagt.**

Den røde Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, og som tjener til midlertidig Afmærkning af Kystværnet ud for Østbanegaarden i *Aarhus*, er atter udlagt paa Station.

*Aarhus* Havn: c. 56° 09',<sub>3</sub> N. 10° 13',<sub>5</sub> E.

(E. f. S. Nr. 34/1665 1932.)

**1755. Danmark. Kattegat. Læsø. Syr Odde Fyr. Rød Lysvinkel indlægges.**

Den 11. Oktober d. A. eller snarest derefter indlægges i *Syr Odde* Gruppe-Blinkfyr paa 57° 19' (11") N. 11° 12' (12") E. en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 337½° og 11°, altsaa visende over *Stenknunder Grund*. Lysevne for rødt Lys: 9 Sm.

(Kort Nr. 240 og 211. Danske Lods, Side 207. Fyr.-Fort. Nr. 101.)

- 1756. Sverige. Kattegat. Öckerö. Somærke udlagt.**  
(U. f. S. Nr. 36/2404. Stockholm 1932.)  
En Stage med Kost er udlagt paa  $57^{\circ} 43' 33''$  N.  $11^{\circ} 39' 21''$  E. i Sundet mellem Öckerö og Körholm, S. for Körholm Landgrund.
- 1757. Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Afmærkning forandret.**  
De 6 hvide Stumptønder og de 3 W.-ligste røde Spidstønder med Stage og Topbetegnelse ved Løbet over Hals Barre er ombyttet med henholdsvis hvide Stager og røde Stager med samme Topbetegnelse.  
c.  $56^{\circ} 58' N.$   $10^{\circ} 22' E.$   
(E. f. S. Nr. 25/1197 1932. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 488. Som.-Fort. Side 68.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1758. Norge. Hillesøy. Værholmen. Fyr tændes.**  
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1932.)  
Den 15. September d. A. tændes paa N.-Siden af Værholmen paa  $69^{\circ} 39' 02'' N.$   $17^{\circ} 59' 20'' E.$  et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 33 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt,  $7,5$  Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret skal lyse, som følger:
- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $84^{\circ}$ til $88^{\circ}$ . | 6. Hvidt i Pej. fra $159^{\circ}$ til $162^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $88^{\circ}$ - $92^{\circ}$ .         | 7. Grønt i — - $162^{\circ}$ - $272^{\circ}$ .        |
| 3. Grønt i — - $92^{\circ}$ - $129^{\circ}$ .       | 8. Rødt i — - $272^{\circ}$ - $279^{\circ}$ .         |
| 4. Hvidt i — - $129^{\circ}$ - $135^{\circ}$ .      | 9. Grønt i — - $279^{\circ}$ - $302^{\circ}$ .        |
| 5. Rødt i — - $135^{\circ}$ - $159^{\circ}$ .       |   |
- Brændetid: 15. August—21. April.
- 1759. Norge. Folla. Røsvik Fyr flyttes.**  
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1932.)  
Røsvik Fyr paa c.  $67^{\circ} 28',9 N.$   $15^{\circ} 28',6 E.$  vil blive flyttet til Rosvikora og anbragt paa et Stativ paa  $67^{\circ} 29' 06'' N.$   $15^{\circ} 29' 12'' E.$  Under Flytningen er Fyret slukket fra den 14. September til den 1. Oktober d. A.
- 1760. Norge. Trondheimsleden. Magerøen Fyr forandret.**  
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1932.)  
Magerøen Fyr paa c.  $63^{\circ} 27' N.$   $9^{\circ} 00',3 E.$  er forandret og lyser nu, som følger:
- |   |   |
|---|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $48^{\circ}$ til $136^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pej. fra $153^{\circ}$ til $170^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $136^{\circ}$ - $153^{\circ}$ .      |   |
- 1761. Danmark. Thyborøn. Baake fjernet.**  
Den beskadigede, røde Spirbaake Thyborøn paa  $56^{\circ} 41' (49'') N.$   $8^{\circ} 12' (06'') E.$  er nu helt fjernet.  
(E. f. S. Nr. 6/313 1929. Kort Nr. 259, 255 og 264. Danske Lods, Side 110, 446 og 449. Som.-Fort. Side 24, Nr. 14.)
- 1762. Holland. Wester Schelde. Wielingen N. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 36/2960. Berlin 1932.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejlsadsen, ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 26',3 N.$   $3^{\circ} 22',1 E.$
- 1763. Holland. Wester Schelde. Wielingen N. Grund.**  
(N. f. S. Nr. 36/2960. Berlin 1932.)  
En Grund med  $5,7$  m Vand er fundet paa  $51^{\circ} 27' 02'' N.$   $3^{\circ} 04' 14'' E.$   
(Kort Nr. 264.)
- 1764. Belgien. Dunkerque. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1412. London 1932.)  
Til Brug ved Opmaalning er der i Omraadet mellem Breddeparallelernerne  $51^{\circ} 10' N.$  og  $51^{\circ} 16' N.$  og Meridianerne  $2^{\circ} 17' E.$  og  $2^{\circ} 22' E.$  udlagt flydende Baaker med Topbetegnelse.

1765. Frankrig. Calais Red. Waldo Fyr atter tændt og forstærket.  
 (A. n. N. Nr. 36/1861. Paris 1932.)  
 Walde Fyr paa c.  $50^{\circ} 59' N.$   $1^{\circ} 54' E.$  er atter tændt. Fyrets Synsvidde er nu 10 Sm.  
 (E. f. S. Nr. 36/1724 1932. Kort Nr. 264.)  
 (Se Tillæg.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1766. Frankrig. Bassure de Baas. Sømærke forandret.  
 (A. a. N. Nr. 36/1850. Paris 1932.)  
 Tønden *Bassure de Baas* paa c.  $50^{\circ} 48' N.$   $1^{\circ} 33' E.$  har som Topbetegnelse faact to Kegler med Spidserne mod hinanden.
1767. Frankrig. Ouessant. Roche Nividic Fyr midlertidig slukket.  
 (A. a. N. Nr. 36/1862. Paris 1932.)  
 Roche Nividic Fyr paa c.  $48^{\circ} 27' N.$   $5^{\circ} 09' W.$  er for Tiden slukket.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1768. Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Oplysning om Vrag. Advarsel.  
 (A. f. s. Nr. 6/17. Reykjavik 1932.)  
 Vraget af Dampskibet „*Inger Benedikte*“, der ligger sunket i 13 m Vand c. 90 m NNW. for den i dansk Kort Nr. 213 angivne Plads paa c.  $64^{\circ} 09\frac{1}{2}' N.$   $21^{\circ} 56' W.$ , er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 11,5 m.  
 Den grønne Tønde, der tidligere afmærkede Vragets forreste Del, er permanent inddraget.  
 Vraget ligger i Mærkerne: „Fyret paa Vandbeholderen overet med den W.-lige Del af *Njardar Fiskehus*“ og „*Nesstofa* overet med den N. lige Del af *Ørfrisey*“.  
 Det tilraades at udvise Forsigtighed ved Ankring i Nærheden af Vraget, for at Ankret ikke skal blive indfiltret i Vragesterne.  
 (E. f. S. Nr. 36/1610 1927. Kort Nr. 213, 226, 260, 270 og 289. Islandske Lods. Side 58.)
1769. Island S.-Kyst. Medalland Bugt. Oplysning om Tilflugtssteder for Skibbrudne.  
 (A. f. s. Nr. 6/16. Reykjavik 1932.)  
 Nedennævnte nye Ledemærker for skibbrudne er oprettet i Sommer:  
 1. W. for *Eldvatnsós* (c.  $63^{\circ} 38',7 N.$   $17^{\circ} 49',0 W.$ ) er anbragt 4 Pæle, hvoraf 2 er forsynet med trykt Vejledning og Kort, den ene yderst paa Tangen W. for Mundingen, den anden 300 m W. derfor. Fra sidstnævnte kan man trygt gaa lige til *Hnausar* i den Retning, i hvilken en Plade paa Pælen viser, eller bøje af midtvejs op til *Sydri Fljóti*. *Eldvatn* er fuldstændig ufarbart, og man skal ikke prøve paa at passere det.  
 2. E. for *Kúdafljóti* (c.  $63^{\circ} 27',5 N.$   $18^{\circ} 12',0 W.$ ) er anbragt 4 Pæle, hvoraf 2 er forsynet med trykt Vejledning og Kort, den ene lige E. for Mundingen, den anden ved Baaken med Trekant. Lige N. for Baaken staar en Pæl, som viser Retningen til Gaardene. Man skal tage sig iagt for at gaa for vestlig, da der er baade Mose og Kviksand langs med Floden. *Kúdafljóti* og Mundingen er fuldstændig ufarbare, og man skal ikke prøve paa at passere dem.  
 3. W. for *Kúdafljóti* findes et Tilflugtssted c. 100 m NW. for *Alvidruhamrar Fyr*. Det er et hvidt Træhus med grønt Tag. — I Huset findes Senge til 14 Mand, Klæder, Madvarer, Kul Olie, Sengetøj, Værktøj og Redskaber, Medicinkasse m. m. Endvidere Kort og Vejledninger paa *islandsk, dansk, engelsk, tysk og fransk* om, hvorledes man kan naa Bygden.  
 Mellem *Kúdaós* og Tilflugtsstedet staar der en Række Pæle. Paa en af disse (W. for *Mýrnatangi*) findes trykt Vejledning og Kort. To af Pælene staar E. for den paa *Mýrnatangi* og 4 W. for den henimod Tilflugtsstedet.  
 (Kort Nr. 225, 270 og 239. Islandske Lods. Side 177.)



1770. Frankrig. Douarnenez. Basse Vieille Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.  
(A. a. N. Nr. 36/1848. Paris 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Basse Vieille* paa c. 48° 08' N. 4° 35' W. er for Tiden ombyttet med en almindelig Tønde af samme Farve.
1771. Frankrig. Loire Munding. Petits Impairs. Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 36/1856. Paris 1932.)  
Paa Taarnet *Petits Impairs* paa c. 47° 16',<sub>6</sub> N. 2° 24',<sub>7</sub> W. er tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Taarnet er rødt.
1772. Frankrig. Ile d'Yeu. Port Joinville. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 36/1855. Paris 1932.)  
*Port Joinville* Fyr paa c. 46° 43',<sub>7</sub> N. 2° 20',<sub>3</sub> W. er forandret og viser nu hvidt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 15<sup>s</sup>, Lys 8<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og 6 Sm for grønt Lys.
1773. Marokko. Fedala. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 33/1733. Paris 1932.)  
Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Høfden paa c. 33° 43' N. 7° 24' W. er for Tiden slukket og vil i den nærmeste Fremtid blive flyttet.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1774. Panama. Colon. Cristobal. Oplysning om Vandtaarn.  
(N. f. S. Nr. 36/2984. Berlin 1932.)  
Vandtaarnet paa *Mt. Hope* paa 9° 20' 04" N. 79° 54' 03" W. er 57 m højt.
1775. Brasilien. Pernambuco. Banco Inglez SE. Lystønde inddrages.  
(N. f. S. Nr. 36/2989. Berlin 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid inddrages Lystønden, der viser hvidt Et-Blink, og som er udlagt paa c. 8° 03' S. 34° 51' W., ved SE.-Enden af *Banco Inglez*.
1776. Brasilien. Pernambuco. Banco Aituba. Lystønde forandres.  
(N. f. S. Nr. 36/2989. Berlin 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Banco Aituba* Lystønde paa c. 8° 06' S. 34° 51' W. fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Samtidig males Tønden sort og rød, vandret stribet.
1777. Brasilien. Tamandaré. Baixa Grande. Lystønde udlægges.  
(N. f. S. Nr. 26/2990. Berlin 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, paa c. 8° 45' S. 35° 04' W., ved *Baixa Grande*.
1778. Argentina. Palmas Flats. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1414. London 1932.)  
Vragtønden paa c. 34° 30' S. 58° 11' W. er ombyttet med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>.
1779. Chile. Corcovado Bugt. Bajo Vettor Pisani. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1400. London 1932.)  
Tønden, der afmærker S.-Enden af *Bajo Vettor Pisani*, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>2</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>8</sub><sup>s</sup>.  
c. 42° 46' S. 73° 28' W.  
(E. f. S. Nr. 4/157 1932.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1780. Sicilien. Palermo Bugt. Capo Gallo E. Grund.

(N. f. S. Nr. 37/3130. Berlin 1932.)

En Grund med under 5,5 m Vand ligger paa c. 38° 13',<sub>10</sub> N. 13° 22' E. Grunden synes at være opstaaet ret pludseligt, og det tilraades derfor at udvise Forsigtighed ved Besøgningen af dette Omraade.

## 1781. Bulgarien. Sorte Hav. Kap Zeitin Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1432, Pkt. 3 a. London 1932.)

Kap *Zeitin* Fyr paa c. 42° 19' N. 27° 51' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 17<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: 17 Sm. Stentaarn.

## 1782. Bulgarien. Sorte Hav. Burgas Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 37/3075. Berlin 1932.)

Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. 42° 28',<sub>8</sub> N. 27° 29',<sub>1</sub> E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.

## 1783. Bulgarien. Sorte Hav. Galata Burnu Fyr. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 1431, Pkt. 2. London 1932.)

Ved *Galata Burnu* Fyr paa c. 43° 10' N. 27° 58' E. er Taagesignalet med Sirene erstattet med et Taagesignal med Nautofon. Det nye Taagesignal er To-Tone hver 30<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 17<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 18/815 1932.)

## 1784. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Fyr forandret. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 1431, Pkt. 1. London 1932.)

Fyret paa S.-Spidsen af *Varna* E.-lige Bølgebryder paa c. 43° 11' N. 27° 57' E. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget til 10 Sm. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Nautofon. Signalet er To-Tone hver 10<sup>s</sup>, Tone 1<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Tone 1<sup>s</sup>, Pause 7<sup>s</sup>.

## 1785. Azovske Hav. Kazantip Pynt. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1398. London 1932.)

Paa c. 45° 28' N. 35° 54' E., 1,6 Sm 36° fra Vindmøllen paa *Kazantip* Pynt, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 108 m. Synsvidde: 16 Sm. Graat Stentaarn med rød Fyrlanterne.

## 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 1882 England, East Coast. — Bridlington bay.  
R 833 Burma. — Rangoon river and approaches.  
R 1598 English Channel.  
T Supplement No. 1 to Bay of Bengal Pilot.
- Tyskland:*
- N 1944 Weltkarte, Linien gleicher Missweisung.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1786. Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.

Fyrskibet *Gedser Rev* paa c.  $54^{\circ} 27' N.$   $12^{\circ} 11' E.$  er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser samme Fyrkarakter og giver samme Taagesignal med Sirene. Derimod afgiver Reservefyrskibet intet Undervandssignal, og Radiotaagesignalet er midlertidig forandret til:

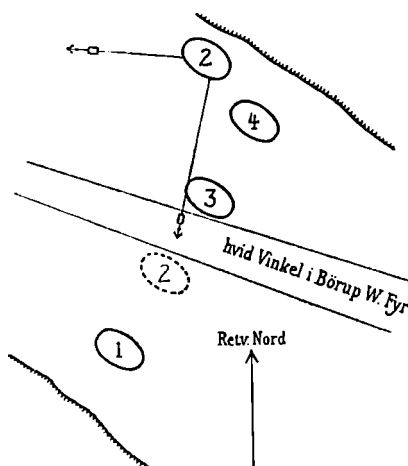
Bogstaverne *GRGR* efterfulgt af 14 Streger, hver af 1 Sek. Varighed, derefter en lang Streg paa  $12,6$  Sek. Varighed efterfulgt af Bogstaverne *GR*. — Et Signal hver 3 Min. Signalets samlede Varighed: 50 Sek. Bølgelængde: 980 m (306 kc). Tonehøjde: 950 Svingninger pr. Sek.

(E. f. S. Nr. 35/1700 1932.)

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1787. Danmark. Lillebælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.

Ved *Lillebæltsbroen* er Bropille Nr. 1, 3 og 4 sat paa Plads. (Se vedføjede Skitse).



Pille Nr. 2, som vil blive sat paa Plads i Løbet af et Par Maaneder, er under Bygning og ligger forankret NW. for Pille Nr. 4.

Til Brug ved Forankring af denne er der c. 50 m Syd for Pille Nr. 3 udlagt en Ponton, over hvilken Forankringstrossen er ført. Denne Ponton vil muligvis blive trukket noget nærmere til Bro pillen, men vil dog komme til at ligge noget inde i den hvide Vinkel i *Borup W. Fyr*. Mellem denne Ponton og Pille Nr. 1 er der rigelig Plads til Gennemsejling, og Pontonen vil blive fjernet, naar Pille Nr. 2 er sat paa Plads.

Bropillerne Nr. 1 og 3 er om Natten hver afmærket med 2 hvide Lys, og Pontonen med 1 hvidt Lys.

Fra Pille Nr. 3 er der trukket en Ledning til den S. for Pille n liggende Ponton. Denne Ledning er om Natten belyst med en Række stærke elektriske Lamber.

Den hvide Vinkel i *Borup W. Fyr* leder tæt Syd om Pille Nr. 3 og vil, naar Pille Nr. 2 anbringes paa Plads, lede tæt Nord om denne.

Advarsel. Skibe advares mod at besejle Farvandet mellem Land og de inderste Bro piller, og der bør altid udvises Forsigtighed og Agtpaagivenhed ved Passage mellem Bro pillerne.

Det tilraades Skibsførere indtrængende at passere Bro pillerne i god Afstand. (E. f. S. Nr. 36/1712 1932. Kort Nr. 318, 241 og 304.)

**1788. Danmark. Lille-Bælt. Barsø E. Vragafmærkning inddraget.**

Den grønne Vragvager med 2 grønne Flag, som var udlagt c. 50 m NØ. for Vraget af Motorjagten *Ingeborg*, der ligger sunket i 24,5 m Vand paa c. 55° 08',<sub>4</sub> N. 9° 43',<sub>6</sub> E., og hvis Mastetop er 10 m under Vandoverfladen, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 38/1884 1930. Kort Nr. 282, 241, 279 og 280.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1789. Danmark. Kattegat. Læsø. Læsø NW.-Rev. Fyr forandres.**

Den 11. Oktober d. A. eller snarest derefter vil *Læsø NW.-Rev* Fyr paa 57° 17' 37" N. 10° 46' 01" E. blive forandret fra at vise rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>. Lys c. 2,5<sup>s</sup>, Mørke c. 2,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm. Lysevne: 12 Sm.

(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 208. Fyr-Fort. Nr. 123.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1790. Grønland S.-lige Del. Narsak SW. Skær.**

Et Skær, hvorover Dybden ved Lavvande er c. 3 m, er observeret paa c. 59° 57',<sub>8</sub> N. 44° 39' W. Skæret ligger farligt for Besejlingen af *Torsukatak*.  
(Kort Nr. 148.)

**1791. Tyskland. Lister Dyb. Oplysning om Tønders Plads.**

(N. f. S. Nr. 37/3034. Berlin 1932.)

## 1. Pladserne for nedennævnte Tønder er, som følger:

Rød Spirtønde A: 55° 03' 32" N. 8° 19' 06" E.  
— — B: 55° 03' 39" N. 8° 20' 01" E.  
— — C: 55° 03' 47" N. 8° 20' 50" E.  
— — D: 55° 03' 37" N. 8° 23' 09" E.  
— — E: 55° 03' 14" N. 8° 27' 05" E.

2. Fortøjtønden paa 55° 01' 57" N. 8° 28' 05" E. og Vandstandstønden paa 55° 00' 55" N. 8° 26' 42" E. er permanent inddraget.

(Kort Nr. 295 og 245. Danske Lods, Side 93.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULLESFORTØRER • DAMPSKIBBAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCHSTREET 1,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:	
CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lambert	
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .		
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} Lambrose	
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .		
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .		
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lamberte	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .		
Methil, 82, East High Street . . . . .		
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} Lambrose	
HULL, Prudential Buildings . . . . .		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .		
Lammeringham, Dock Offices . . . . .	} Grimsby	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*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.

FOR INTERNATIONAL  
SHIPPING NEWS  
READ

## THE SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.

PHONE  
2070 - 12610

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redar:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmaild"  
 Amaliegade 38



## BRUG Holzapfel<sup>s</sup> Bundfarver

DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
 København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.  
 Agent for Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, Svendborg.  
 Tel.-Adr. LENNART, WASA

## CADENIUS & GRAHN <sup>1/2</sup>

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
 Skibsmægler, Befragtning, Kulimport,  
 Assurance, Rederi.

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluo, Brändöhamn  
 Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensatschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmægler - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluo, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensatschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 og The Finnish Shipbrokers Association.

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmægler - Befragtning

Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
 Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÅFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
 Independent Stevedores



Members of The Association of Finnish Stevedores.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 39

FREDAG 23. SEPTEMBER 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Bolnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1926, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**I Udstillingens Tegn** Imorgen aabnes med stor Højtidelighed den Britiske Udstilling i København. Vor egen Kronprins og Englands Prince of Wales holder den over Daaben og understreger derigennem dens fundamentale Betydning for det fremtidige Samarbejde mellem de to Nationer. Hele Byen, hele Landet staar da ogsaa i Udstillingens Tegn. Den er en Begivenhed, der vil sætte Spor i vor Samhandel, og burde være en Begivenhed, hvoraf vor egen Industri og Lære — siden 1888 har vor Industri i Virkeligheden ikke haft en Lejlighed til paa egen Grund at stifte et befrugtende og inciterende Bekendtskab med andre Landes industrielle Virksomhed. Det, vi har set i Mellemtiden, har jo kun været meget begrænsede Afsnit af andre Nationers industrielle Virke — med alle mulige Magtmidler har selvbestaltede Formyndere forhindret det danske Publikum og den danske Industris Udøvere i at studere paa dansk Territorium en samlet Fremstilling af andre Landes Produktions-Fremskridt.

Fra engelsk Side, navnlig Udstillerne og Myndighederne, betragtes denne gigantiske Udstilling ikke blot som et engelsk Fremstød i Danmark. Indsatsen vilde være for kostbar. I et Budskab til *Scandinavian Shipping Gazette* fra Chamber of Shipping's fremragende Præsident, Mr. R. S. Dalgliesh, nævner denne Udstillingen udtrykkelig i Forbindelse med de *skandinaviske* Lande. Vore egne fremragende Mænd har ogsaa indset dette. Som tidligere omtalt har saaledes Det Forenede's fremsynte Leder, Direktør A. O. Andersen paa eget Initiativ sørgt for ved radikale Prisnedsættelser i Udstillingstiden at gøre Turen til København saa tiltrækkende som muligt for vore norske og svenske Frænder. Ligesom han har sørgt for, at alle hans Selskabs Linier i Baltikum har etableret billige Udstillings-Rejser. Udstillingen faar saaledes ved A. O. Andersens Initiativ netop den Besøgs-Baggrund, som Englænderne ønsker — og som er nødvendig for vor egen Prestige.

**DET INTERNATIONALE SAM-ARBEJDE** Der var, som vore Læsere vil erindre, indvarslet til Møde i Oktober Maaned i London af International Shipping Conference.

Nu kommer den triste Melding, at dette Møde er udsat indtil videre. Det er nok ikke lykkes Chamber of Shipping at faa dets store Antal Medlemmer til at enes om én bestemt Plan, og indtil dette er lykkedes, mener Ledelsen vel ikke, at det kan nytte at holde Møde. I andre Lande er det ikke stort lettere; der vil altid være nogle Redere i ethvert Land, som fuldt og fast tror, at »kunstige« Foranstaltninger ikke kan hjælpe igennem Miseren. Og derfor er Jungle-Loven stadig Højesteret indenfor den internationale Skibsfart, de *svagere* bukker under og deres Skibe sælges — og sælges til Spotpriser. De *stærkere* vil snart være ude for en ganske ødelæggende Konkurrence fra nye Redere i Finland og

de tidligere Randstater, Redere, der har købt deres Skibe for en Slik og arbejder med lavt-lønnede Besætninger. Saadan er Junglens Lov, og hvor den hersker, trives Samarbejdet ikke, er Oplægning efter Overenskomst eller Tvangs-Ophugning eller Fragt-Centraler eller Karteller en umulig Tanke, et Stykke Utopi.

Ogsaa de nationale Linier i Skibsfart er ved at forfuskes. Der gøres alle mulige Forsøg paa af Modstandere af »kunstige« Foranstaltninger at hjælpe paa de daarlige Tider ved at overføre Skibe fra deres eget Lands Flag til et eller andet Land, hvor Udgifterne er mindre og Lønninger lavere. Hollænderne overfører til engelsk Flag, Englænderne til svensk, finsk og lettisk, Svenskerne til finsk o. s. v. Den Art Kosmopolisme er helt ødelæggende for det internationale Reder-Samarbejde — det internationale Samarbejde maa i Skibsfarten som i alt andet netop bygges paa Sammenholdet mellem de nationale Grupper.

Den politiske Situation er ej heller gunstig for det internationale Samarbejde. Forholdene i Østen er af en saadan Natur, at Krig er uundgaelig. Kina har officielt erklæret, at ethvert Forsøg paa at gennemtrumfe den japanske Lydstat Manchukuo vil blive besvaret med Krig, og ingen kan fortænke Kina i, at det ikke godvilligt afleverer næsten en Fjerdedel af dets Territorium til en fremmed og fjendtlig Magt. Den nye Stat er imidlertid en Kendsgerning — andetsteds her i Bladet bringer vi en Meddelelse herom af særlig Interesse for Skibsfarten — og dens Toldsatser gælder for kinesiske Varer, derimod ikke for japanske. Samtidig har Japan meddelt Nationernes Liga, at Evropas Indblanding ikke vil blive taalt, men vil blive betragtet som en Krænkelser af den japanske Monroe Doktrin for Østen. Det er da at indvarsele Krigens med Herolder.

#### VALUTA-CENTRALEN OG UDLANDET — OG OS SELV

Der kan næppe være Tvivl om, at Valutacentralen har været et lykkeligt Indfald. Den var af bydende Nødvendighed for vort økonomiske Liv. Den blev oprettet paa et Tidspunkt, hvor Markederne lukkedes eller indsnævredes for danske Produkter, og hvor det var uomtvisteligt nødvendigt at indskrænke Importen. At den ikke altid har arbejdet lige godt, har været Skyld i mange Urimeligheder og Uretfærdigheder, at den ubevidst har gavnet mange Lykkeriddere og Fidusmagere paa den legitime Handels og anstændige, men mindre paatrængende Købmands Bekostning er utvivlsomt, men dette er kun Skyggesiden af denne Institution, hvis Oprettelse forhindrede, at Landet blev trukket ind i et finansielt Uføre. Vore Erhvervsorganisationer indsaa dette tilfulde.

Valuta-Centralen vil antagelig komme til at bestaa nogen Tid endnu, i dens nuværende eller under anden Form. Man maa nemlig ikke glemme, at kun igennem den er det muligt at gennemføre en for vort

nationale Velfærd nødvendig Preference-Politik overfor et enkelt Land. Uden den maa vi opsigte vore Handels-Traktater med de fleste Lande, hvad der er i høj Grad uønskeligt, saalænge vore Efter-Ottawa-Forhandlinger med England ikke er ført til Ende. Saa staar vi maaske overfor en hel ny udenrigspolitisk Indstilling.

Naar vore gode Venner Svenskerne, som maaske er vore allerbedste Venner, taler haarde Ord om vor Valuta-Central (andetsteds i Bladet gengives nogle af disse Udtalelser), maa vi ikke lægge Valuta-Centralen disse til Last. At Valuta-Centralen bliver *Prügelknabe* er vel uundgaeligt, men i disse Tilfælde og i denne Overgangstid til en ny politisk Orientering er dette selvfølgelig ganske uretfærdigt.

Hvad der gør en mest betænkelig ved dens fortsatte Eksistens er ikke Angrebene paa den. Men Forsvaret. Naar Landsorganisationen af Skomagemestre og Skotøjshandlere siger, at »Valutacentralen har virket i den rigtige Retning, og at den danske Skotøjsproduktion nu arbejder under langt gunstigere Forhold« er vi stadig paa den rigtige Side. Men naar han i næste Aandedræt meddeler, at vi staar overfor en mindre Stigning i Priserne paa Fodtøj, saa spørger man uvilkaarligt sig selv: »Virker Valuta-Centralen paa den Maade?« For saa er det galt. Vor Skotøjsindustri er i Forvejen godt beskyttet; Tolden paa Fodtøj dækker rigeligt Arbejdslønnen. Skal vi nu til at punge ekstra ud for vort Fodtøj, fordi den fremmede Konkurrence kunstigt er holdt ude, saa er vi inde paa noget pinende galt. Man kan ikke ofre alle sine nationaløkonomiske Principper paa Arbejdsløshedens Alter.

#### INTERNATIONAL NYORDNING AF RADIOFYRENE

Fyrdirektør Paul Sinding bidrager i dette Nummer med en yderst interessant og instruktiv Skildring af den internationale Nyordning af Radiofyrene. Og vore Abonnenter modtager samtidig et Kort, som Fyrdirektøren har udarbejdet i Forening med det Kongelige Søkort-Arkiv, et Kort, som er uundværligt ombord i hvert dansk Skib. Vi siger Fyrdirektøren mange Tak for denne smukke Gave til Skibsfarten.

### Lille Nedgang i Oplægningerne

Igen i denne Uge er der en Nedgang i Oplægningerne.

Der er oplagt i alt 93 Skibe mod 96 i sidste Uge, og den oplagte Tonnagemængde andrager 378,462 Tons mod 384,297 Tons sidste Uge.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### VENSKABELIG ADVARSEL

Ingen i dette Land har den fjerneste Tanke om at blande sig i Danmarks egne Anliggender, men skal der overhovedet handles Landene imellem, saa maa det ske under nogenlunde jævnbyrdige Vilkaar. Vil den danske Valuta-central ikke vide af nogle svenske Importvarer, faar den ogsaa finde sig i, at Sverige dækker sit Behov af udenlandske Fornødenheder uden om det danske Marked. En Trusel ligger ikke heri, kun en Paapegen af, hvilke Konsekvenser, man maa regne med, hvis den nuværende Ordning skal opretholdes. Langt tilbage i Tiden har den københavnske Forretningsverden drevet en omfattende Transithandel paa de øvrige nordiske Lande, men hvor-

ledes skal det være muligt at opretholde de danske Generalagenturers Position, naar deres Bevægelsesfrihed bliver indsnævret af haarrejsende Restriktioner? Nødvendigheden af direkte Forbindelser mellem Forbruger- og Sælgerlande har sjældent gjort sig stærkere gældende end nu, og det vilde være mærkeligt, om vore Købmænd ikke tog Tilfældet i Agt. Handelsvejene er ikke givne een Gang for alle. Der findes andre end dem, som fører over København. Samfærdslen mellem Landene lader sig næppe hemme af saadanne Hindringer, som en dansk Valutacentral. Blokeres den i København, kan den finde paa at søge sig frem over Stockholm eller Oslo.

Göteborg Sjö- och Handelstidning.



## DEN INTERNATIONALE NYORDNING AF RADIOFYRENE

AF

FYRDIREKTØR PAUL SINDING

Næppe har noget Navigationsmiddel haft en saa rivende Udvikling som Radiofyrene. Navnlig efter at det omkring 1920 lykkedes at fremstille et anvendeligt Radiopejlaparat er Udviklingen skredet frem, saaledes at der nu er udsendt et Næt af Radiofyre praktisk talt Verden over.

Selv om Radiofyrene næppe — saaledes som spaaet af enkelte — vil naa til at overflødiggøre Fyr og akustiske Taagesignaler, der stedse vil være uundværlige paa nært Hold af disse, saa er der dog ingen Tvivl om, at Radiofyrene i den »lange Navigation« vil staa som det hidtil ypperste Navigationsmiddel.

I 1923 paabegyndte man i Danmark Indførelse af Radiofyre, idet der til Forsøg oprettedes et saadant ombord i Graadyb Fyrskib. Dette Radiofyre var en Gnistsender, der udsendte »dæmpede Svingninger«.

Derefter fulgte Slag i Slag: 1924 Gjedser Rev Fyrskib, 1925 Hanstholm, 1926 Læsø Trindel og Skagens Rev Fyrskibe, 1927 Anholt Knob og Horns Rev Fyrskibe, 1928 Middelgrunds Fort, Stevns, Myggenæs og Nolsø, 1930 Vyl og Østre Flak Fyrskibe, 1931 Hirsholmene, Nakke Hoved og Sletterhage og endelig i 1932 Hals Barre (under Konstruktion) og Drogden Fyrskib (under Konstruktion). Danmark vil saaledes inden Udgangen af 1932 have 18 Radiofyre i Virksomhed.

De sidste Gnistsendere udsendte »tonende dæmpede Svingninger«, men efterhaanden er disse alle udskiftede med Lampesendere med »tonende kontinuerlige Svingninger«, og de sidste nye Stationer udsender »tonemodulerede kontinuerlige Svingninger«.

Af de nævnte Radiofyre er 5 kombinerede med Undervandssignaler til Afstandsbestemmelse, nemlig Gjedser Rev, Graadyb, Horns Rev, Læsø Trindel og Skagens Rev Fyrskibe, men det er min Opfattelse, at dette i og for sig udmærkede Navigationsmiddel paa Grund af Modtagerinstallationens relative Kostbarhed for Tiden er traadt noget i Baggrunden til Fordel for det rene Radiopejlsignal.

Man vil forstaa, at denne Masseindførelse af Radiofyre, der fandt Sted ikke alene her men ogsaa i andre Lande, Radiofyre, der arbejdede uden nogen samlet Plan, nødvendigvis maatte medføre stor Forvirring ganske svarende til, at en hel Forsamling talte i Munden paa hinanden, saa man ikke kunde høre, hvad den enkelte sagde. Dette maatte bringes til Ophør. Man maatte finde en Ordning, hvorefter kun »een ad Gangen havde Ordet«, og en saadan Ordning maatte være international, idet Radiofyre forstyrrer ikke alene eget Lands Radiofyre, men forstyrrer paa hele det Omraade, der ligger inden for dets Aktionsradius.

Længe havde det tyske Fyrvæsens Chef, Geheimer Oberbaurat *Gustav Meyer* omgaaedes med den Tanke at lave en saadan Ordning, men Begyndelsen hertil skete først paa den internationale Fyrkonference i London 1929, idet Repræsentanterne for Belgien, Danmark, England, Frankrig, Holland og Tyskland enedes om et Forsøg paa at finde den bedst mulige Ordning af Spørgsmaalet, saavidt angik Nordsøen og den engelske Kanal.

Trinity House overtog Ledelsen af Konferencen, hvis første Møde fandt Sted i Lissabon 1930, hvor Repræsentanterne var samlede i Anledning af den internationale Konference om Fyrbelysning og Søafmærkning m. m., og Konferencen fortsattes i London 1931. I den mellemliggende Tid var der af det tyske og hollandske Fyrvæsen foretaget indgaaende Forsøg vedrørende f. Ex. Forstyrrelsernes Indflydelse

paa Pejlnøjagtigheden, Radiofyrenes nødvendige Feltstyrke og Tonehøjdens Indflydelse m. m.

Ved Londonmødet udarbejdedes en fuldstændig Grupperfordeling af samtlige Radiofyre i det paagældende Omraade, ligesom Radiofyrenes Rækkevidder blev fastslaaet. Efter at forskellige Vanskeligheder var fjærnedede, enedes man om den Ordning, der senere skal beskrives, og som man nu er i Færd med at føre ud i Livet.

Imidlertid var en Ordning af Radiofyerspørgsmaalet i Farvandene inden for Skagen ogsaa paatrængende nødvendig, idet saavel Tyskland som Danmark her havde en Del Radiofyre i Virksomhed, og Sverige havde planlagt en stor Mængde Radiofyre langs dets Kyster. Selv om en stor Del af de Radiofyre, der skulde bringes ind under en saadan Ordning, kun var paatænkte eller under Konstruktion, enedes man dog om snarest at fastslaa en Ordning, idet de senere tilkommende Radiofyre da uden Ulemper kunde indtræde i deres Plads i Ordningen.

Dette førte til Stockholmkonferencen 1932, hvori følgende Lande foruden Fristaden Danzig deltog, nemlig: Danmark, Estland, Finland, Letland, Norge, Polen, Sverige, Sovjetrepublikken og Tyskland.

Den paa Stockholmkonferencen vedtagne Ordning slutter sig i det væsentlige til Londonkonferencens og maa nærmest betragtes som en Fortsættelse af den for den engelske Kanal (udvidet til Farvandet omkring de britiske Øer) og Nordsøen vedtagne Ordning, og denne, der maa betragtes som den bedst mulige inden for det Frekvensomraade, der sparsomt tildeltes Radiofyrene paa Washingtonkonferencen i 1927, 315—285 kp/s (950—1050 m), bestaar af følgende Hovedpunkter:

- 1) *Frekvensomraadet* 315—307,5 kp/s (950—ca. 975 m) forbeholdes Radiofyre til Luftnavigering, medens Frekvensomraadet 307,5—285 kp/s (975—1050 m) udelukkende anvendes til Søfartens Radiofyre.
- En saadan Deling var nødvendig, idet Washingtonkonferencen bestemmer, at saavel den førstnævnte som den sidstnævnte Art Radiofyre skal ligge paa det samlede Frekvensomraade.
- 2) Inden for *Frekvensomraadet* for Søfartens Radiofyre hentyttes 7 Kanaler, nemlig 306, 303, 300, 297, 294, 291 og 288 kp/s, svarende til omtrentlig følgende Bølgelængder: 980, 990, 1000, 1010, 1020, 1030 og 1040 m.  
Samtidig anvendes 6 forskellige Tonehøjder (Sv./s).
- 3) *Radiofyrene inddeles* i Grupper paa højest 3, og Gruppens Enheder udsender Radiosignaler i bestemt Rækkefølge, men med samme Frekvens og Tonehøjde.
- 4) *Radiofyrene faar tildelt* bestemt Rækkevidde afhængig af Beliggenhed m. m. og beregnet efter en bestemt Feltstyrke (50 micro-Volt pr. Meter) i denne Rækkevidde.
- 5) *Det enkelte Radiofyres Sendetid* skal ligge inden for en Periode af 2 Minutter. Saaledes sender Nr. 1 inden for Perioden 00,00—00,02 m, Nr. 2 00,02—00,04, Nr. 3 00,04—00,06, Nr. 4 00,06—00,08 o. s. v., saaledes at hvert Radiofyre udsender et Signal hvert 6. Minut af ca. 2 Minutters Varighed.  
Da de enkelte Signaler ikke maa overlape hinanden, udkræves stor Nøjagtighed i Sende-

tiden, hvorfor Radiofyrene styres af Kronometre, der jævnlig maa korrigeres gennem Radiotids-signaler. Sendetiderne henføres til Greenwich Middeltid.

- 6) *Antallet af Klartvejrudsendinger* overlades det enkelte Land, men disse skal foregaa paa bestemte Tidspunkter inden for Timen og maa ikke udsendes hyppigere end 2 paafølgende Udsendinger hver  $\frac{1}{2}$  Time. (F. Ex. fra 00,00—00,02 og 00,06—00,08, derefter fra 00,30—00,32 og 00,36—00,38.)

Disse Punkter, som udgør Hovedsagen af Ordningen, maa nævnes for Forstaaelsen af vedføjede Kort, der viser Gruppeinddeling m. m. for samtlige i Ordningen indgaaende Radiofyre.

Jeg skal ikke komme nærmere ind paa de mange andre Vedtægter og Rekommandationer, som kun har Interesse indad til, men skal dog nævne, at selve de udsendte Signaler, hvis Sendehastighed af Hensyn til Navigatorerne ikke maa være hurtigere end svarende til 0,2 Sek. pr. Prik, skal indeholde 1) Kendingssignal (Bogstaver) baade i Begyndelsen og i Slutningen af Signalet eller 2) Kendingssignalet gentages

2 Gange i Begyndelsen af Signalet, som derefter i hele sin Længde skal kunne skelnes fra de øvrige Radiofyre i samme Gruppe. (Se Kortets Eksempler).

Endelig skal det bemærkes, at begge Konferencer enedes om, at der ved den forestaaende Radiokonference i Madrid 1932 skulde stilles Krav om en Udvidelse af Radiofyrenes Frekvensomraade, idet en fuldt tilfredsstillende Løsning af Radiofyerspørgsmaalet ikke vil kunne findes, medmindre en saadan Udvidelse finder Sted.

Man vil kunne forstaa, at en saa gennemgribende Nyordning ikke vil kunne gennemføres uden betydelige økonomiske Ofre fra Statens Side, og ligeledes vil det indses, at der let kan opstaa nogen Usikkerhed inden for Radiofyrtjenesten, indtil hele Systemet er bragt i Orden, efterhaanden som dette lader sig gøre. For Danmarks Vedkommende tænker jeg dog, at Ordningen kan være fuldt gennemført i Løbet af Sommeren 1933.

Man maa haabe, at det store Arbejde og de økonomiske Ofre maa være vel anvendt, saaledes at der herigennem er skabt de bedst mulige Betingelser for Skibsfarten ved Anvendelsen af Radiofyrene under Hensyn til de foreliggende Omstændigheder.



### Dansk Dampersolgt til Finland

Det gennem lange Tider miserable Fragtmarked har atter tvunget et dansk Skib til at stryge Flaget. Heldigvis drejer det sig i dette Tilfælde om et gammelt Skib, nemlig s.s. »Senegal« (ex »J. P. Justesen«), der er bygget i England i 1893 og saaledes næsten 40 Aar gammel. Indtil for  $\frac{1}{2}$  Aar siden tilhørte »Senegal« Dampskibsselskabet »Atlantia«, men blev ved dette Selskabs Likvidation overtaget af Dampskibs-Aktieselskabet af 1931, der kun ejede den samme Baad. Den laster 2850 Tons d.w. eller ca. 825 sids. Trælast. De nye Ejere er et Rederi i Helsingfors, der i Lørdags overtog Baaden i Rotterdam, hvor den havde ligget oplagt i langt over 1 Aar. Den hedder nu »Franco«. Prisen anddrog ca. 30.000 Kroner, og Salget er ordnet af Danish Shipping Company Ltd. A/S.

### Postdamper »Nordby« solgt

Samme Firma har solgt denne lille Passagerdamper til Brødrene Sander- og Orla Nielsen, Bandholm. »Nordby« tilhørte Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet og gjorde indtil for et Par Aar siden Tjeneste som Færge mellem Esbjerg og Nordby, men blev overflødig ved Indsættelsen af større og mere lidssvarende Færge. Tiden og Udviklingen gjorde det umuligt at sælge den til fortsat Anvendelse som Passagerbaad. Det er Købernes Agt at ombygge den til Fragskib og erstatte Dampmaskineriet med en kraftig Motor. »Nordby« blev bygget 1896 af Skibsbygger Arentz, der senere grundlagde Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

### Danmarksfilmen ved Sultanen af Solos Hof

Den 18. Juni blev Danmarksfilmen fremvist ved en Fest ved Sultanen af Solos Hof (Hollandsk Indien).

Sultan Paku Buwono X havde udsendt ca. 80 Indbydere til europæiske Autoriteter i Solo og de nærliggende Byer Semarang og Djoejakarta.

Foruden Sultanen og hans Familie overværede ca. 500 Personer Forevisningen.

Ved Dannebrogts Tilsynkomst paa det hvide Lærred baade ved Filmens Indledning og ved Slutningen spillede Sultanens Garde-Musikkorps den danske Nationalsang, der paahørtes staaende.

Selve Salen var pyntet med danske Flag, og Gæsterne fik udleveret Programmer med Filmens Tekst i javansk og malayisk Oversættelse.

Endvidere er Filmen bleven forevist i Madioen under Overværelse af den danske Koloni og alle Byens Honoratiører.

### Göta Kanalen fylder 100

Den 26. September er det Hundrede Aar, siden »Sveriges blaa Baand«, Göta-Kanalen, fuldendtes.

I Aarene 1815—1832 var ikke mindre end 43,623 Soldater, der tilhørte Sveriges Armé, beskæftiget med dette Arbejde, hvis Gennemførelse paa den Tid maa betragtes at være et mægtigt Stykke Ingeniørarbejde. Idéen til denne Kanal er af meget gammel Dato. Allerede i det femtende Aarhundrede udarbejdede Sveriges kendte Biskop i Linköping, Hans Brask, en Plan til en saadan Vandvej. Og allerede under Karl den Niendes Regering paabegyndtes Arbejdet paa Strækningen mellem Östersjön-Vänarn. Men Fuldendelsen af dette Arbejde fandt som før omtalt Sted i forrige Aarhundrede. Æren heraf tilkommer i første Række den svenske Statsraad, Friherre Baltzar von Platen, hvis Anstrengelser Aar efter Aar i den svenske Rigsdag til Slut førte til Reultat. Man besluttede at gennemføre Projektet, der var kalkuleret til 13,714,000 Kroner, et for Datiden enormt Beløb. Af Kanalens totale Længde (182 Kilometer) maatte 87,41 km graves eller sprænges. Antallet af Sluser er 53, og det højeste Punkt er 91,6 Meter over Havel. Hvilken Betydning Kanalen har fremgaar med Tydelighed af nogle Tal. I 1913 passerede 2324 Damp- og Motorskibe og 1407 Sejlskibe, ialt 278,000 Tons, foruden Pramme og Baade. I Anledning af Jubilæet vil der blive afsløret en Mindesten.

### Sejlet i Sænk i Malmø

Den 12. September blev en af Det Forenede Dampskibsselskabs Staalpramme paasejlet i Malmø Havn, hvor den laa fortøjet efter Havnevæsenets Anvisning. Det var Norrkøping-Dampere »Karlsvik«, der tørnede Prammen om Styrbords Side. Prammen fik en stor Bule og et Hul under Vandlinien, hvilket medførte, at den sank i Løbet af 50 Minutter.

Efter Paasejlingen bugseredes Prammen efter Havnevæsenets Ordre paa grundet Vande, hvor den nu staar med 2 Meter Vand over Dækket.

I den Anledning mødte Pramfører H. C. Bertelsen i Mandags til Søforhør i Sø- og Handelsretten. Han oplyste, at Prammen maaler 81,39 Netto Register Tons. Om Aarsagen til Paasejlingen kunde han intel oplyse ud over at da »Karlsvik« tørnede, gik Skruen fremover.

I Løbet af de første Minutter sank Prammen  $\frac{1}{2}$  Fod i Minuttet, saa det var ikke muligt at lænse ved Pumpning, tilmed da Pramføreren var ene ombord.

### Den gamle Læsøbo paa Øen Man

Paa Øen Man i den engelske Kanal bor en dansk Veteran fra 64, Niels Peter Christensen, som den 18. September i Aar fylder 90 Aar. Han er født paa »Nedergaard« paa Læsø og var en af 13 Søskende. Han deltog i Krigen som Marinesoldat og blev saaret. I mange Aar har han boet paa Øen Man, og det er længe siden, han har haft Forbindelse med Familien i Danmark.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

August 1932

Den samlede Skibstrafik paa de store europæiske Fastlandshavne har i August været 8,000 Registrertons større end i Maaneden forud og 863,000 Registrertons mindre end i August 1931. Forskellen i Tusinde Registrertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for August sammenlignet med:

	Jul 1932	August 1931
Nieuwe Waterweg .....	— 48	— 405
Rotterdam .....	+ 4	— 264
Antwerpen .....	+ 49	— 183
Hamborg .....	+ 7	— 275

Tilbagegangen for Nieuwe Waterweg skyldes væsentlig, at Antallet af Skibe, der kommer for Bunkers, er gaaet meget tilbage. I August 1932 kom der saaledes kun 19 Skibe for at faa Bunkers, mod 85 i samme Maaned 1931.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg er steget til 81.4 pCt. mod 78.6 pCt. forrige Maaned og 78.4 pCt. i August 1932.

Forholdet imellem Rotterdam og Antwerpen har i August været: 46.21 til 53.79, hvilket er en lille Tilbagegang i

Sammenligning med August 1931, hvor Forholdet var: 48.07 til 51.93.

Nieuwe Waterwegs og Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa de tre Storhavne er gaaet noget tilbage i August. 1 Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel som følger:

	August 1932	Jul 1932	August 1931
Nieuwe Waterweg ....	33.69	34.84	35.84
Rotterdam .....	(27.42)	(27.37)	(27.93)
Antwerpen .....	31.91	30.86	30.18
Hamborg .....	34.40	34.30	33.98

I de første 8 Maaneder var Tilførslerne til Rotterdam:

	1932	1931
Stenkul .....	553,000 Tons	670,000 Tons
Erts .....	1,473,000 „	2,961,000 „
Jordolier .....	416,000 „	52,800 „
Piseolier .....	63,500 „	52,800 „
Korn .....	2,412,500 „	2,193,000 „
„ .....	2,000,000 Sække	2,617,000 Sække

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 20. Sept. 1932.

De Forventninger om et fastere og livligere Fragtmarked, som gentagne Gange er kommet til Udtryk i diverse Markedsberetninger, er delvis gaaet i Opfyldelse. Nu gælder det om at kunne holde Stillingen — i al Fald i de væsentligste Markeder og gradvis forbedre Raterne og Betingelserne, men for at dette skal kunne lykkes, maa der fares varsomt med Tilbud af Ballasttonnage. — La Plata og Australien, som jo er de Markeder, hvorom Ballasttonnagen særlig koncentrerer, er netop de to mest følsomme Markeder, og et Masseudbud af Tonnage, hvilket desværre ikke er nogen Sjældenhed — tvært imod — spolerer ikke alene Udviklingsmulighederne men ogsaa Markedet for prompt Lastning. — I de sidste Aar har man saa tit set Eksempler, som bekræfter dette, og saa længe der eksisterer en saa enorm Mængde oplagte Baade, hvor imellem ikke saa faa helt nye Dieselskibe, kan Tilfældene vel ikke undgaas, men Følgerne burde kunne afværges ved et nøjere Samarbejde. Montreal, som ogsaa for en stor Del rekrutteres med Ballasttonnage, har i de sidste Dage været en ualmindelig god Aftager til noget højere Rater, og Sandsynligheden taler for, at Efterspørgselen vil blive ved. Donau, Sortehavet og Pacific saa vel som andre oversøiske Markeder har en mere »all round« Forretning og for Kul ud til Middelhavet, saa vel som i de hjemlige Markeder, spores en stigende Beskæftigelsesgrad. Irlands Aftagen af kontinentale Kul samt Tysklands Kornudførsel beskæftiger en hel Flaade af mindre Skibe — og man maa have Lov til at se frem til et bedre Fragtmarked end Tilfældet har været længe.

## TRÆLASTMARKEDET

Russerne har mange Ordre ude paa Markedet — baade fra Hvidehavet og Leningrad —, fra sidstnævnte Plads ogsaa Korn, men disse Befragteres Idé om Raterne ligger fremdeles langt under hvad Markedet betinger — uanset Aarstiden; med forøget Risiko ved problematiske Indtagender og lange Ophold maa der holdes ud for betydelig bedre Rater, og lidt Samarbejde kunde sikkert bringe det ønskede Resultat.

Noteringer: Archangel: Holland 1,300 Std. 44/-; Hull 1,300 Std. 44/6d., London 1,250 Std. 45/6d.; Grangemouth 1,000 Std. 42/-; Manchester 1,260 Std. 48/6d.; Liverpool 925 Std. 50/-; Cardiff 1,300 Std. 48/-; Montevideo og Buenos Aires 1,500 Std. 70/-; Keret/Sharpness 1,400 Std. 47/6d. Leningrad: Holland 1,000 Std.

36/-; 850 Std. 37/-; Bremen 625 Std. 38/-; E. C. 1,500 Fv. 32/-; Barrow 1,500 Fv. 39/-. Fra Østersøen er der noget mere Efterspørgsel, men Raterne følger ikke med, og man maa forbavses over de Rater som akcepteres.

Slutninger: 650 Std. Kotka/Hull 27/9; 650 Std. Sundsvall/Cardiff 35/-; 1,050 Std. Skellefteå og Umeå/London 34/- 34/6d.; 1,100 Std. Hudiksvall og Hernösand/London 32/-; 925 Std. Piteå/London 33/6d.; 775 Std. Sundsvall/London 32/-; 530 Std. Wiborg og Kotka/Bordeaux 180 F. F.; 1,250 Fv. Wiborg/Garston 36/6d. 8/900 Std. Haukipudas/London noteres til 29/- 30/-; 500 Std. Trangsund/Cardiff 32/6d. 34/-.

## KUL, KOKS etc.

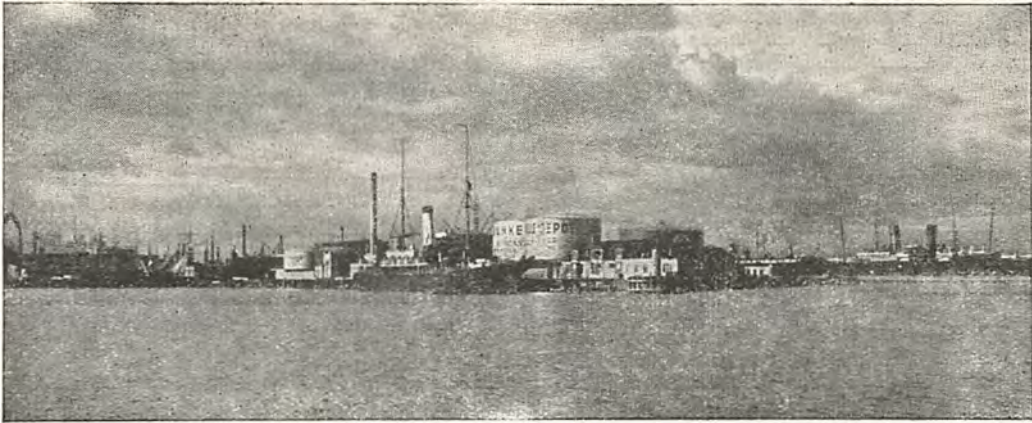
Dette Marked er fast uden nævneværdige Rateforbedringer. — Forth/Kbhvn. indikerer 4/3 2/3,000 T., 4/- 4,000 T., Aarhus 4/6 2,400 T., Rønne 5/9 1,000 T., Middelfart 5/6 1,300 T., Tyne/Randers 4/9 2,500 T., Sønderborg 5/3 1,550 T., Glasgow/Kbhvn. 2,200 T. Koks 6/9d., London/Kbhvn. ca. 6/6 6/9d. 15/2,500 T.; Antwerpen/Kbhvn. 6/6 6/7½d. 15/2,300 T., Rotterdam/Kbhvn. 1,600 Koks 6/3d.

## MIDDELHAVET etc.

Kulraterne, især for større Baade, er steget noget mere. Wales/Vest Italien betaler 6/9 à 7/- for 4/5,000 Tonnere og fra Østkysten 6/6 any size, 9/6d. 3/3,500 T. Af andre Noteringer kan anføres: Cardiff/Alexandria 6/-, Marseille 8/3 2,750 T., E.C./Oran any size 7/3, Marseille 2,500 T. 8/-, Rotterdam/Marseille 4,500 T. 7/3 7/6d., Genua 5/6, 200 T. 6/6. I de hjemgaaende Markeder betales ikke bedre Rater, men Efterspørgselen er noget større, og med forøget Efterspørgsel følger gerne fastere Rater. Donau faar stadig Tonnage til 14/- 14/3 B/H, 13/9d. 14/- A/R, 14/9 15/6d. U.K., 15/9 16/6 Danmark, og dette er selvfølgelig ikke videre godt. Sortehavet betalte 9/6 9/4½ U.K. Cont., 11/9 til 4 Havne i Norge, Alexandria/Hull 9/-, Mariupol/U.S.A. 10/6 11/-, Vest Italien 7/4½d.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal har igen overgaaet sig selv — hvad Tonnage-Engagementer angaar. Alene paa een Dag, Torsdag den 15/9, sluttedes 17 Baade, hvoraf 7 »Ropner-Baade«, til 2/2½d. à 2/3d. U.K., 7c. A/R, 8c. Hamburg. Kul Hampton Roads/Rosario ses sluttet til \$1.95. Korn Staterne/Rio 10/6d. Cuba/U.K. Cont. indikerer 13/13/6 for store Baade. Gulfen/U.K. 2/4½d, A/R



FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

# VERITAS

## SMØRE- & BRÆNDSELSOLIER TIL DIESELMOTORER

ANBEFALES AF DE FØRENDE MOTORFABRIKER

ANVENDES AF DE FØRENDE DIESELMOTORSKIBE FRA START TIL DATO

### BUNKERSTATIONER

KØBENHAVN - ESBJERG - AARHUS - SØNDERBORG

GØTEBORG ~~~~~ STOCKHOLM

ROTTERDAM ~ ANTWERPEN ~ HAMBORG

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

# ALFRED OLSEN & CO. <sup>A/S</sup>

KØBENHAVN

C. 5021. STATSTELEFON 198.

TELEGRAM-ADRESSE: AOLSEN

## FRAGTBERETNINGER

Fortaet fra Side 457

8/8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. Grækenland 2/9d., Gulfen/Danmark 4,500 T. Oliekager Oktober \$4.-

## PACIFIC

begynder at røre paa sig. Til Europa fik 8,400 T. 23/6d., Shanghai 75/8,000 T. \$2.40 Oklb., \$2.35 Novb.

## SYDAMERIKA

Kulnoteringerne varierer ikke og Tonnagen slutes fremdeles paa Basis af 9/- La Plata/Buenos Aires, 8/6d. Montevideo, 9/6 10/- Rosario, 8/- Rio. Det hjemgaaende Marked er desværre slappet af, ogsaa for prompt Lastning, til Trods for en vis Mangel paa prompte Baade. De mange Tilbud af Ballasttonnage for Okt./Novb. Lastning er hovedsagelig Aarsagen til Markedets Tilbagegang og Italiernernes Emsidighed efter at slutte pr. Jan./Febr. til 17/- gør selvfølgelig ikke Situationen lettere. Sidst paa Ugen rapporteres følgende Afslutninger: n. a. San Lorenzo/U.K. Cont. 8,600 T. Oklb. 16/-; n. a. San Lorenzo/U.K. Cont. 7,800 T. Sept. 16/6d.; Rosario/U.K. Cont. 6,800 T. Oktb. 16/-; Buenos Aires/A-R. 9,000 T. Okt. 14/3; Buenos Aires/Antwerpen 9,500 T. Okt. 13/9.

Chile noterer en enkelt Last til Syd-Afrika, Mauritius og Indien, derimod intet til Europa; Peru/Europa Sukker 18/- 18/6d.

## ØSTEN

Ballasttonnage 71/7,900 T. har akcepteret 26/9 fra Vest Australien, medens 6,500 T. fik 27/-, Option Syd A. eller Victoria 29/-. Ifjor var Aabningsraten 2/6d. højere, og Udgifterne er ikke gaaet ned i Mellemtiden. Dalny/Cont. sluttes til 24/6 25/- 7,000 T. Sept./Decb, parcels 27/6 pr. Okt. Madras/Cont. 26/-. Philippinerne 28/9 pr. 60 cbf. Cape Town/U.K., Option Durban 15/- Novb./Decb. og spot 3,200 T. Durban/U.K. kun 14/-, Option Bergen/Stockholm range 15/-.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Skibstrafikken paa Danzigs Havn i August Maaned 1932

Antallet af de i August Maaned indgaaede Skibe var 429 med 229,716 N.R.T. mod 416 Skibe med 220,161 N.R.T. i Juli Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 432 med 225,673 N.R.T. mod 423 Skibe med 228,117 N.R.T. i Juli. Af de i August indgaaede Skibe indgik 275 med 149,618 N.R.T. i Ballast, medens 23 Skibe med 12,034 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med August 1931 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 596 med 383,336 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 596 med 371,711 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 72 Skibe med 41,181 N.R.T. Nr. 1, herefter følger Tyskland med 123 Skibe med 40,055 N.R.T. som Nr. 2 og Sverige med 93 Skibe med 39,157 N.R.T. som Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien .....	1	2,579
Danzig .....	3	1,018
Danmark .....	72	41,181
Tyskland .....	123	40,055
England .....	6	6,604
Estland .....	23	9,856
Finland .....	9	8,729
Frankrig .....	9	9,929
Grækenland .....	1	3,777
Holland .....	21	4,735
Italien .....	4	11,841
Jugoslavien .....	2	7,134
Lettland .....	7	4,507
Lilauen .....	3	1,011
Norge .....	26	16,939
Panama .....	3	396
Polen .....	22	18,872
Sverige .....	93	39,157
Ungarn .....	1	1,396

## En permanent Passager

Forleden ankom til Plymouth en ung Russer, Stanislaus Rabockkimscki, om Bord paa et amerikansk Skib. Men

## TIMECHARTER

Vestindien: 6,850 m/v 60c. Rundrejse; 3,100 80c. Rundrejse; 2,400 \$1.50 Lev. Cuba, voyage up.

Pacific: 7,700 m/v. 4/3 Lev. Colon Tilbagelev. U.K. Cont. via Pacific.

## SKIBSFARTSBESTEMMELSER I ØSTENS NYE STAT

Mansjukuos Udenrigsminister har meddelt den norske Legation i Tokio, at Mansjukuos Regering har udfærdiget følgende Bestemmelser vedrørende Handelen, Skibsfarten og Opkrævning af Toldafgifter i den nye Stat gældende fra den 25. September 1932:

1) De nu gældende Eksporttoldsatser faar Anvendelse for alle Varer bestemt til Kina fra Mansjuku, hvad enten Forsendelsen sker sø- eller landverts.

2) De nu gældende Importtoldsatser faar Anvendelse for alle Varer, som importeres til Mansjuku fra Kina.

3) Kinesiske Certifikater for erlagt Tonnageafgift faar ingen Gyldighed i Mansjuku.

4) Nogen Ret til indenrigs Flodfart mellem kinesiske og Mansjuku-Havne anerkendes ikke, og kinesiske Bevillinger anses i Mansjuku som ugyldige.

5) For at kunne gennemføre disse Bestemmelser vil der blive oprettet Toldstationer i Shankaiwan og andre Havne.

Mansjukuos Regering er villig til at indrømme en velvillig Behandling af Varer, som man i Ubekendtskab med den nye Situation maatte have Skibet fra ikke-kinesisk Havn før de nye Bestemmelser træder i Kraft og som efter Erlæggelse af Toldafgift i kinesisk Havn ankommer til Havn i Mansjuku efter de nye Bestemmelers Ikrafttræden.

han maatte ikke komme i Land — og om Bord paa Skibet maatte han heller ikke blive. Hans Historie er følgende:

Da han var Dreng, flygtede hans Moder med ham fra Rusland, da Revolutionen brød løs. De kom til Ungarn; men for syv Aar siden, da Moderen døde, blev hans Hjemlængsel større end Rædslen for det røde Regime, han maatte til Rusland. Sovjet smed ham ud, han kunde ingen Pas faa. Siden har han søgt Fodfæste. saa at sige, i U.S.A., Østrig, Svejs, Tyskland, Rumænien, Holland, Portugal, Spanien og England, men alle Steder er han blevet udvist. Han søgte at komme i Land i England igen som »Blind Pasager« fra en Damper, men blev opdaget og kastet i Fængsel. Da han kom fri igen, blev han sat om Bord i en amerikansk Damper, der skulde til New York, men der vilde man heller ikke have ham, hvorfor man sendte ham med samme Damper tilbage til Plymouth.

»Jeg maa formodentlig farte om paa Havene al min Tid ... hvornaar skal jeg igen sætte Foden paa Land?« har den arme Mand klaget til en Interviewer.

## Losning paa gammeldags Maner

Blandt Havnens Folk vakte Losningen af den svenske Damper »Anna Gretha« megen Opmærksomhed, og ikke uden Grund, da det er et sjældent Syn at se en Damper losse Korn paa gammeldags Maner, tæt op ad et af de mest moderne Sugeanlæg i Havnen.

Damperen »Anna Gretha« var i Mandags ankommen til Larsens Plads med en Ladning Rug fra Danzig til »Kjøbenhavns Brødfabrikker«. men Kaptajnen nægtede at betale den almindelige Pris for Losning med det moderne Sugeanlæg, der sædvanligvis benyttes der. Brødfabrikkerne var ikke særlig interesseret i hurtig Losning, og Kaptajnen paa »Anna Gretha« henvistes da til at levere Ladningen i Henhold til Certepartiets Bestemmelser, skriver »Børsen«.

Delte var Aarsagen til, at man om Eftermiddagen kunde se Folkene i Lastrummet fylde Rugen i Tønder, der derefter blev hevet op, svinget i Land og styrtet i Kanalerne, der fører Kornet ind i Pakhuset. Med denne Losningsmetode vil Losningen antagelig tage en lille Uges Tid, medens Kaptajnen ved Afbenyttelse af Sugeanlægget kunde have sit Skib udlossen i Aften.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**

ETABLERET 1879

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## FREDERICIA

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**FREDERICIA**TELEFON 929 ./. BANKKONTO: FREDERICIA PRIVATBANK A/S  
TELEGR.-ADR.: "THURØEHANSEN", CODE: A.B.C. 5TH EDITION

## AALBORG

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon . . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE

(GRUNDLAGT 1876)

**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN"    TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10TH ED.    87 06 464

## FREDERIKSHAVN

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**NIC. PEDERSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr. „NICPEDERSEN“

Jydsk Telf. 10.

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE

**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## FREDERIKSSUND

**A. J. HOLM**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**FREDERIKSSUND**TELEFON: 446  
TLGR.-ADR.: MÆGLEREN

Vandetand i Havnen 5,2 m.

## KJØGE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KØBENHAVN

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude    Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- &amp; HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusone  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

## NØRRESUNDBY

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**STEGMANN**  
N.F. EDSV.  
SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

## BANDHOLM

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION - ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse. NIELSEN    Telefon Nr. 9 &amp; 509

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## Flere Passagerer over Atlanten

Forskellige Telegrammer har i den seneste Tid meddelt, at de store Rederier, der besøger Passagertrafikken mellem Europa og U. S. A., mener at have kunnet bemærke en Opgang i denne Trafik i 1. Halvaar i Aar, særlig for Trafikken fra Amerika til Europa. Den danske Amerika-Linies Erfaringer peger i samme Retning. Det Antal Passagerer, der i første Halvaar i Aar er befordret fra U.S.A., er betydeligt større end i det tilsvarende Halvaar i Fjor. Derimod synes der for den danske Rutes Vedkommende — og dette gælder vistnok ogsaa de øvrige skandinaviske Ruter — endnu ikke at være en tilsvarende Opgang i Returrejserne til U.S.A.

## Skibsrotterne springer fra Skuden

I England har man forsøgt at komme Skibsrotterne til Livs ved at elektrificere de Wire, der binder Skibet til Bolværk. Men der skal stærkere Retter til for at gøre det af med Rotter.

En Strøm paa 700 Volt gjorde ikke videre Indtryk paa Dyret. Ved 800 Volts Strøm gjorde Rotten ret oplivet et vældigt Spring paa over 40 Fod og forsvandt skyndsomt i nærmeste Rottelehu.

## Silde-Eventyr ved Sjællands Odde

Sildefiskeriet ved Sjællands Odde har ifl. »Ringsted Folkelid.« efterhaanden antaget Karakter af et helt Sildeeventyr. I sidste Uge fiskedes der alene paa tre Dage 150,000 Pund, og fremmede Baade strømmer til fra saa fjerne Pladser som Kerteminde og Gilleleje. For Øjeblikket er der samlet saa mange Fartøjer i Havnen, som der kan være.

I Onsdags indkom Rekordfangsten, 1200 Kasser Sild eller ca. 10,000 Pund. — Sildestimerne følges af Tunfisk, og der er i Onsdags fanget fem Tunfisk.

## Ankomne Skibe til Aarhus Havn

- m.s. *Fernglen* af Islo, 2669 Net. Ton, fra Østindien med Copra.  
 m.s. *Norma* af Bergen, 2712 Net. Ton, fra Argentina via Kbhvn. med Majs og Hørfro.  
 s.s. *Log* af Bergen, fra England med Kul.  
 s.s. *Siidsee*, Bremerhaven, fra England med Kul.  
 s.s. *Elsa Köppen* af Hamborg, fra Leningrad med Rug.  
 s.s. *Mjölnir* af Stockholm, fra Sverige med Papirmasse og indladet Olie.  
 s.s. *Spava* af Kbhvn., fra Antwerpen via Kbhvn., Stykgods.  
 s.s. *Hjortholm* af Kbhvn., fra Liverpool via Kbhvn., Stykgods.  
 s.s. *Thyra* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.



## PERSONALIA

## VI GRATULERER:

Kaptajn L. J. Christensen, Fører af A. P. Møllers Dampers »Agnete Mærsk« fylder den 20. September 50 Aar.

Den 23. September fylder Kaptajn W. A. Olsen 70 Aar. Kaptajn Olsen, som i en lang Aarrække har været Fører i D/S »Norden«, forlod Søen 1919.

Kaptajn R. Mortensen, Fører af A. P. Møllers Dampers »Susan Mærsk«, bliver 60 Aar den 23. September.

Tidligere Fører i Em. Z. Switzers Bjergningsentreprise, Assuranceekspert, Kapt. Joh. Fabricius, fylder den 27. September 50 Aar.

Den 29. September fylder Kaptajn Chr. Rasmussen 50 Aar. Kaptajn Rasmussen var tidligere Fører i D/S »Norden«.

Kaptajn N. Petersen, Fører af s.s. »Jægersborg«, fylder den 5. Oktober 60 Aar. Kaptajn Niels Petersen har været knyttet til D/S »Dannebrog« i over 40 Aar.

Kaptajn A. R. Bronér, som er Fører af »Orient«s Motorskib »Indien«, fylder den 6. Oktober 50 Aar.

Den 7. Oktober fylder Kaptajn Einar Krogh 60 Aar. Krogh var tidligere Fører i D/S »Patria« og forlod Søen 1926.

Den 13. Oktober fylder Kaptajn C. E. Andreasen, tidligere Fører i D.F.D.S., 70 Aar. Kaptajn Andreasen forlod Søen 1928.

Kaptajn P. P. Thøgersen, Fører af A/S C. K. Hansens Dampers »Viborg«, fylder den 14. Oktober 50 Aar.

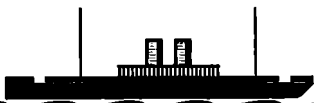
Den 16. Oktober er Kaptajn H. C. G. Grøndal 50 Aar. Kapt. Grøndal har ført Skibe for Rederierne »Oceana«, »Dana« og »Activ«.

Kaptajn H. F. Panduro Poulsen, Fører i D. S. B., fylder den 16. Oktober 50 Aar.

## Personskifte ved Bornholmerbaadene

I Anledning af at Kaptajn Baasch i »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« trækker sig tilbage den 1. Oktober, sker der en Række Forflytninger og Nyansættelser ved Bornholmerbaadene. Kaptajn Holm bliver Fører af »Bornholm«, Kaptajn Johansen af »Frem« og Kaptajn Hansen af »Heimdal«. Til Kaptajn og Reservefører er udnævnt Styrmand Poggenborg.

## POSITIONSLISTE PR.



20. SEPTEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Ulv, afg. London 19.9. til Parkeston.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Leningrad 13.9.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjort, ank. Leningrad 11.9.  
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. Montreal 14.9.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Aden 12.9. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, pass. Skagen 11.9.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Moss forv. 21.9. til Stavanger.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen 26.9. til Casablanca.

- s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 18.9.  
 s.s. *Aalsund*, Petersen, afg. St. Thomas 17.9. til Pladser paa i Vestindiske Øer.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Dover 18.9. til Rotterdam.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 31.8.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Nakskov 7.9.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Buenos Aires 19.9.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 14.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Soroka 12.9.  
 m.s. *Asia*, Kolls, ank. Hamburg 17.9.  
 s.s. *Asko*, Larsen, ank. Bremen 18.9.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Melbourne 19.9.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 17.9.

## — Naval &amp; Mercantile Outfitters —

„SILVERVARER“ giver Tilfredshed.

Før De køber andetsteds besøg da —

**SILVER'S**

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

## — KONTORLOKALE —

**I** DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS  
 MODERNE EJENDOM, AMALIEGADE 33,  
 KAN ET KONTORLOKALE I 3 AFDELINGER  
 C. 70 M<sup>2</sup> FAAS BILLIG TIL LEJE STRAKS  
 ELLER FRA OKTOBER FLYTTEDAG VED  
 HENVENDELSE TIL FORENINGEN.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, ank. Campana 10.9.  
 s.s. *Bergehus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 23.9. til Vestnorge.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Chincha 30.8.  
 s.s. *Birgit*, Egenfeldt-Nielen, afg. Gallipoli 17.9. til St. Nazaire.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Teneriffe 14.9.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Penang 18.9.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Nantes 17.9.  
 s.s. *Bothal*, Pedersen, afg. Danzig 15.9. til Haren.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, afg. Leith 17.9. til Thorshavn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Santa Fe 2.9.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 16.9.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Livorno 21.9. til Neapel.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Norfolk 5.9.

## C

m.s. *C. T. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Odense 7.9. til Buenos Aires.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, pass. Brünshüttel 31.8.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 23.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Wei-hai-wei 18.9. til Hongkong.  
 m.s. *Christian Holm*, Rasmussen, pass. Cape Race 16.9. p. R. t. Nyborg/Stockholm.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Flores 18.9. p. R. t. Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Boness 10.9.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Gibraltar 14.9. p. R. t. Pireaus.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 24.9. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Izmir 18.9. til Dunkirk.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Limhamn 18.9.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Hull 16.9.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, ank. Baton Rouge 16.9.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Bremen 1.9. til Baltimore.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 26.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Duro*, Gyhrs, afg. Libau 1.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 17.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Effie Mærsk*, afg. London 14.9.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, 1 Fart paa Middelhavet.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Stettin 14.9.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Alexandria 15.9.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Guvboro 12.9.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Kbhvn. 19.9.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Løddingen 10.9.  
 m.l. *Emna Mærsk*, afg. Tampico 7.9.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Middlesbrough 19.9.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. 9. 1932

LONDON .....	19,29	MADRID .....	45,85
NEWYORK .....	556,25	AMSTERDAM .....	223,60
BERLIN .....	132,65	STOCKHOLM .....	99,05
PARIS .....	21,95	OSLO .....	97,20
ANTWERPEN .....	77,10	HELSINGFORS .....	8,34
ZÜNICH .....	107,50	PRAG .....	16,55
ROM .....	28,70		

s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Leningrad 18.9.  
 s.s. *Esland*, Egeloft, afg. Stettin 12.9.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Lands End 16.9. p. R. t. St. Thomas.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, afg. Nørresundby 17.9. til Newcastle.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Marseilles 16.9.  
 s.s. *Flora*, Thornung, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, nnk. Casatblanca 15.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 17.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. London 13.9.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, Swansea 3.9. til Montreal.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. New Orleans forv. 16.9. til Corpus Christi.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Runcorn 20.9.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Cebu 11.9.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Kbhvn. 3.9.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Kalamata 18.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, pass. Kap Henry 16.9.

## H

s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Aarhus 18.9.  
 s.s. *Halland*, Andersen afg. Antwerpen 10.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 8.9.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 19.-20.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Dublin 13.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbech, ank. Kbhvn. 19.9.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Aarhus 19.9.  
 s.s. *Hroar*, Hansen, ank. Kbhvn. 19.9.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 15.9.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Portland 14.9.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Gr. Yarmouth.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Finisterre 18.9. p. R. t. Pescara.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED  
 Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SVENDBORG

## A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955  
 THE BOE CODE PRIVAT: 1551

RUDKØBING

## ERIK ANDERSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

Telegramadr.:  
 Skibsmægleren

L'LOYDS  
 SUB AGENCY

Telefoner:  
 169 — 173  
 Mægleren privat  
 120

RUDKØBING

SØNDERBORG

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SØNDERBORG

TELEFONER: 269 — 469 TELEGR.-ADR.: »CODAN«



m.s. *Ireland*, Haure-Petersen, afg. Progreso 10.9.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 17.9. til Thorshavn-Island.  
s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Bamble 12.9. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Cardiff 13.9.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. Singapore 7.9.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Singapore 5.9. til Suez.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Gdynia 11.9.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Runcorn 14.9.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, afg. Leningrad 18.9.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, i Dok i Frederikshavn.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 6.9.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 10.9.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Swansea 18.9.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, afg. Preston 19.9. til Esbjerg.  
s.s. *Koschiussko*, Knotgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Penang 16.9. til Colombo.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Adrossan 5.9.  
m.s. *Leise Mærsk*, ank. Jacksonsville 10.9.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Hull 10.9.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Progreso 2.9.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Kbhvn. 17.9.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 16.9. til Grønland.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Casablanca 17.9. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo-Ruten.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Yokohama 19.9. til Osaka.  
s.s. *Manø*, Langlykke, ank. Leningrad 17.9.  
m.t. *Marie Mærsk*, ank. Batoum 8.9.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 17.9. til London.  
s.s. *Maria Toft*, Ørun, ank. Santon 16.9.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Leningrad 14.9. til Hull.  
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Braila 15.9. til Masned Sund.  
s.s. *Maryland*, Kolster, afg. Newcastle 16.9. til Buenos Aires.  
s.s. *Mathille Mærsk*, afg. Huelva 7.9.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Bangkok 16.9. til Singapore.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, ank. Palermo 18.9.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Riga 19.9.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Providence 6.9.  
s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niels Mærsk*, ank. New York 12.9.  
s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Aalborg 7.9.  
s.s. *Norhild*, Petersen, ank. Bandholm 20.9.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Vostizza 12.9.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Safsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Leningrad 5.9.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 17.9.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Los Angeles 11.9.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 17.9. til Hull.  
m.s. *Parkeston*, Basbøll, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape Verde 10.9. p. R. t. Sydney.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Philadelphia 3.9.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, afg. Halifax 16.9.

s.s. *Primula*, Hansen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Ayr 18.9.  
s.s. *Pulaski*, Borkowski, afg. Kbhvn. 15.9.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Amsterdam 15.9.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Kalundborg 12.9.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Nielsen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Sally Mærsk*, pass. Galata 9.9.  
s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Korsør 17.9.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bernuda 17.9. p. R. t. Baton Rouge.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, forv. Kbhvn. 22.9.  
s.s. *Seine*, Vasse, Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Methil 16.9.  
m.s. *Selandia*, Nielsen, pass. Uskant 14.9. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Tsingtao 13.9. til Singapore.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Windau 18.9.  
s.s. *Skjold*, Christensen, Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.  
s.s. *Skodsborg*, afg. Leningrad 16.9.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Istanbul 18.9.  
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Hopewell 5.9. til La Pallice.  
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Leningrad 13.9.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 17.9. til Nucritas.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Burntisland 16.9.  
s.s. *Susan Mærsk*, pass. Cape Wrath 29.8.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 1.9. til Rotterdam.  
s.s. *Svanholm*, Hav, ank. Liverpool 18.9.  
s.s. *Suva*, Christensen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Nielsen, ank. Danzig 14.9.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.  
s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, afg. Grimsby 19.9. til Esbjerg.  
m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Limasol 14.9. til Esbjerg.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 15.9. til Gdynia.  
s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen,  
s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Hobro 24.9.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 16.9.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Dover 14.9.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, pass. Azorene 18.9.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Randers forv. 23.9.  
s.s. *Vidar*, Arenl, i Dok Frederikshavn.  
s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Rio 8.9. til Madeira-Lissabon-Kbhvn.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Memel 19.9. til Danzig-Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 19.9. til Gdynia.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørnborg*, afg. Casablanca 13.9.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statatlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)  
AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## J. ANDERSEN & CO.

### CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreidcheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# THEODOR ZEISE

ALTONA — ELBE

FABRIKANT AF

SKIBSSKRUER AF STØBEJERN, STAAL OG BRONCE

Repræsentant for Danmark: KAY DYHR, KØBENHAVN



# ZERSSEN & CO. Gør Alt for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG

TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København 20. September 1933.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Brede- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 2225. (P). Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Färösund. Ledefyr tændes.

(U. f. s. Nr. 37/2347. Stockholm 1933.)

E. f. S. Nr. 21/1278 1933 annulleres og erstattes med:

Som Afmærkning for Midterlinien i det under Opmudring værende nye Løb i *Färösund* N.-lige Indløb tændes i Løbet af Oktober d. A. to nye Ledefyr, som følger:

1. Paa *Holmerevet* paa c.  $57^{\circ} 52',_7$  N.  $19^{\circ} 02',_1$  E., c. 40 m E. for nærmeste Land, et Fyr, der benævnes *Holmerevet* Fyr. Flammens Højde: c. 10 m. Synsvidde: c. 11 Sm. Jernstolpe med Trekant med Spidsen opad paa Betonfundament.

2. Ved *Boviken* paa c.  $57^{\circ} 51',_9$  N.  $19^{\circ} 02',_2$  E., c. 600 m S. for Kystlinien, et Fyr, der benævnes *Boviken* Fyr. Flammens Højde: c. 25 m. Synsvidde: c. 15 Sm. Jernstolpe med Trekant med Spidsen nedad paa Betonfundament.

Fyrene skal samtidig vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ ,  $2^{\circ}$  til hver Side af Fyrenes Overetlinie. Udenfor  $2^{\circ}$  Grænsen aftager Lysstyrken betydeligt.

De to Ledefyr, hvis Afstand fra hinanden er c. 1600 m, leder overet i Pejling c.  $179^{\circ}$  gennem det nye Løb.

Fyrene tændes samtidig med, at det nye Løb aabnes for Trafik.

(Kort Nr. 268.)

### 2226. Sverige E.-Kyst. Södermanland Skærgaard. Landsort—Sävösund. Ledemærker opført.

(U. f. s. Nr. 37/2346. Stockholm 1933.)

To nye Ledemærker, der overet i Pejling  $286^{\circ}$  leder frit i Løbet *Asenskallen—Persögrundén*, er opført, som følger:

1. Paa Skæret *Oxeltanden* paa c.  $58^{\circ} 48',_1$  N.  $17^{\circ} 34',_8$  E. en rund, sort Betonvarde med Stang med hvid Trekant med Spidsen nedad.

2. Paa *Kockelskär* N.-lige Pynt paa c.  $58^{\circ} 48',_3$  N.  $17^{\circ} 33',_6$  E. en trekantet, pyramideformet Trækonstruktion med hvid Trekant med Spidsen opad.

Afstanden mellem Ledemærkerne er 1250 m.

(E. f. S. Nr. 22/1355 1933.)

**2227. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Bugt. Klingerfjärden. Söråker. Undervandsstub afmærket.**

(U. f. s. Nr. 37/2342. Stookholm 1933.)

Som Afmærkning for den i E. f. S. Nr. 37/2173 1933 omtalte Undervandsstub er paa c.  $62^{\circ} 30',4$  N.  $17^{\circ} 29',4$  E. udlagt en rød Tønde, som om Natten belyses af en grøn Lanterne undtagen i Tiden fra 20. Maj til 20. Juli og i den Tid Løbet er lukket af Is. (E. f. S. Nr. 37/2173 1933.)

**2228. Finland. Bottniske Bugt. Nye Grunde.**

(U. f. S. Nr. 25/644. Helsingfors 1933.)

1. En Grund med  $8,8$  m Vand er fundet paa  $65^{\circ} 15' 18''$  N.  $24^{\circ} 06' 30''$  E.
2. En Grund med  $8,8$  m Vand er fundet paa  $65^{\circ} 14' 50''$  N.  $24^{\circ} 09' 20''$  E.

**2229. (P). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Keskiniemi Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 25/645. Helsingfors 1933.)

*Keskiniemi* Fyr paa  $65^{\circ} 04' 48''$  N.  $24^{\circ} 39' 30''$  E. skal forandres og vil efter Forandringen lyse, som følger:

- |                                  |   |  |
|----------------------------------|---|--|
| 1. Grønt Lys med En-Fmk.         | i | Pejl. fra c. $82^{\circ}$ til c. $102^{\circ}$ . |
| 2. Afvekslende hvidt og rødt Lys | — | - c. $102^{\circ}$ - c. $106^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt Lys med En-Fmk.          | — | - c. $106^{\circ}$ - c. $121^{\circ}$ .          |
| 4. Grønt Lys med En-Fmk.         | — | - c. $121^{\circ}$ - c. $136^{\circ}$ .          |
| 5. Afvekslende hvidt og rødt Lys | — | - c. $136^{\circ}$ - c. $175^{\circ}$ .          |
| 6. Rødt Lys med En-Fmk.          | — | - c. $175^{\circ}$ - c. $185^{\circ}$ .          |
| 7. Afvekslende hvidt og rødt Lys | — | - c. $185^{\circ}$ - c. $219^{\circ}$ .          |
- Løvrigt bliver Fyret uforandret.

**2230. Finland. Finske Bugt. Digskär (Tiiskeri) Fyr. Ny Lysvinkel indlagt.**

(U. f. s. Nr. 25/642. Helsingfors 1933.)

I *Digskär* Fyr paa c.  $60^{\circ} 10'$  N.  $26^{\circ} 15'$  E. er indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne c.  $235^{\circ}$  og c.  $250^{\circ}$ . Løvrigt er Fyret uforandret. (E. f. S. Nr. 31/1867 1933. Kort Nr. 276.)

**2231. Finland. Finske Bugt. Mustamaa. Mustaluoto Baake opført.**

(N. f. S. Nr. 37/3403. Berlin 1933.)

En 6 m høj, hvid- og rødmalet Stangbaake med Kryds er opført paa c.  $60^{\circ} 26',5$  N.  $27^{\circ} 32',0$  E. (Kort Nr. 277.)

**2232. Finland. Finske Bugt. Trångsund. Karniemi Baake opført.**

(N. f. S. Nr. 37/3404. Berlin 1933.)

En 6 m høj, hvid- og rødmalet, firkantet Baake er opført paa  $60^{\circ} 36' 50''$  N.  $28^{\circ} 32' 17''$  E. Baaken er overet med *Halli* Baake paa c.  $60^{\circ} 36',5$  N.  $28^{\circ} 31',5$  E. i Pejling c.  $42^{\circ}$ . (Kort Nr. 277.)

**2233. (T). Tyskland. Eckernförde Bugt. Eckernförde. Midlertidig Fyr tændt.**

(N. f. S. Nr. 36/3310. Berlin 1933.)

Paa Hovedet af den under Bygning værende Mole ved S.-Siden af Havneindløbet er paa c.  $54^{\circ} 28',6$  N.  $9^{\circ} 50',8$  E. tændt et midlertidigt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 2 m.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**2234. Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 37/2355. Stookholm 1933.)

Fyrskibet *Svinbådan* paa c.  $56^{\circ} 10'$  N.  $12^{\circ} 31'$  E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 26/1600 1933.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**2235. Danmark. Kattegat. Hjælm NE. Dybde over Vrag.**

Ved en fornylig foretagen Undersøgelse af Vraget af Motorskibet *Else*, der ligger sunket paa  $56^{\circ} 08' (40'') N.$   $10^{\circ} 49' (55'') E.$ , har det vist sig, at mindste Dybde over Vraget kun er  $2\frac{1}{2}$  m.

(E. f. S. Nr. 47/2283 1932. Kort Nr. 252, 227, 247, 278, 211 og 280.)

**2236. (T). Danmark. Kattegat. Tangen NW. Vrag afmærket.**

Vraget af Motorjagt *Anna*, hvorfra Masten rager c. 9 m over Vandet, ligger sunket i  $9\frac{1}{2}$  m Vand paa  $56^{\circ} 39' (00'') N.$   $10^{\circ} 32' (45'') E.$ , c.  $1\frac{1}{4}$  Sm NW. for Lystønden *Tangen NW*. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt henholdsvis 25 og 50 m E. t. N. for Vraget.

**2237. Sverige. Skagerrak. Väderöfjorden. Bränteholmen Fyr forandret.**

(O. f. s. Nr. 37/2356. Stockholm 1933.)

*Bränteholmen Fyr* paa c.  $58^{\circ} 35',7 N.$   $11^{\circ} 12',0 E.$  er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ . Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 12/740 1933.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2238. Holland. Zeegat van Texel. Tønder inddraget.**

(B. a. Z. Nr. 214/2294. 's-Gravenhage 1933.)

De to grønne Spidstønder, der midlertidig har været udlagt paa henholdsvis c.  $52^{\circ} 54',4 N.$   $4^{\circ} 38',6 E.$  og c.  $52^{\circ} 56',7 N.$   $4^{\circ} 41',0 E.$ , er atter inddraget.

(E. f. S. Nr. 36/2145 1933.)

**2239. Holland. Middelbank. Mindre Dybde.**

(B. a. Z. Nr. 211/2289. 's-Gravenhage 1933.)

En Dybde paa  $7,4$  m rapporteres at være fundet paa c.  $51^{\circ} 44',3 N.$   $3^{\circ} 24',8 E.$ , c.  $3\frac{1}{2}$  Sm SW. t. S. for *Schouwenbank Fyrskib*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Kort Nr. 284.)

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**2240. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Nab Lystønde med Undervandsklokke inddraget.**

(N. t. M. Nr. 33. Trinity House, London 1933.)

Nab sort- og hvidternede Lystønde med Undervandsklokke, og som viste rødt Et-Blink hver  $10^s$ , paa c.  $50^{\circ} 40' N.$   $0^{\circ} 57' W.$  er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 32/1955 1933.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 2241. Frankrig. Audierne Bugt. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 1418. London 1933.)

Dybden paa den i Kortet paa 47° 50' 45" N. 4° 25' 45" W. angivne 18,3 m Pulle er 27,4 m.

## 2242. Spanien W.-Kyst. Pontevedra Bugt. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 1419. London 1933.)

Nedennævnte Fyr tændes i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse:

1. Paa *Camouco*, 1,38 Sm 53° fra *Ons Island* Gruppe-Blinkfy. c. 42° 24' N. 8° 55' W. Et hvidt Gruppe-Blinkfy, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 13 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt, cylindrisk Taarn.

2. Paa *Picamillo*, 2,45 Sm 56° fra *Ons Island* Gruppe-Blinkfy. c. 42° 24' N. 8° 53' E. Et Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 13 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt, cylindrisk Taarn.

## 2243. Afrika W.-Kyst. Kongo Floden Indløb. Mouta Secca (Moita Sêca) Point.

Fyr lyser atter normalt.

(N. t. M. Nr. 1433. London 1933.)

Mouta Secca Point Fyr paa c. 6° 07' S. 12° 16' E. lyser atter med normal Fyr-karakter.

(E. f. S. Nr. 28/1723 1933.)

## 2244. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 34/1944. Washington 1933.)

11,8 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa 38° 19' 30" N. 74° 33' 30" W., c. 11½ Sm SE. for *Fenwick Island Shoal* Lys- og Fløjtetønde, er forgæves eftersøgt.

## 2245. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Fyr forandret. Radiofyret oprettet.

(N. t. M. Nr. 34/1948 og 35/2029. Washington 1933.)

1. *Cape Lookout* Fyr paa c. 34° 37' N. 76° 32' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>.2. Ved Fyret er oprettet et Radiofyret, der med en Frekvens paa 286 kc hver 3<sup>m</sup> afgiver følgende Radiosignal:Grupper af 1 Streg, 1 Prik, 1 Streg og 1 Prik i 1<sup>m</sup>, Pause i 2<sup>m</sup>.

Radiosignalet udsendes uafbrudt i Taage og usigtbart Vejr og dagligt i klart Vejr i det sidste Kvarter af hver Time.

(E. f. S. Nr. 28/1724 1933.)

## 2246. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Shoals. Fyrskib inddraget. Lystønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 28/1724. Washington 1933.)

1. *Cape Lookout Shoals* Fyrskib paa 34° 18' (27") N. 76° 24' (18") W. er permanent inddraget.2. Paa Fyrskibets tidligere Plads er udlagt en sort og hvid, lodret stribet Lys- og Fløjtetønde, *Cape Lookout Shoals*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>.

Stationstønden er bibeholdt, men malet sort og hvid, lodret stribet.

3. *Cape Lookout Shoals Buoy 8* paa 34° 27' (00") N. 76° 28' (30") W. er permanent inddraget og erstattet med en rød Lys- og Klokketønde, *Cape Lookout Shoals 4*, der viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 3,6<sup>s</sup>. Ved Siden af Lys- og Klokketønden er udlagt en Stationstønde.

(E. f. S. Nr. 34/2053 1933.)

- 2247. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sound. Lys- og Fløjte-tønde forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 34/1950. Washington 1933.)  
 Lys- og Fløjtetønden *St. Simon* paa c. 31° 04' N. 81° 16' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 9<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,3<sup>s</sup>, Blink 1,2<sup>s</sup>, Mørke 7,2<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 6/349 og 8/488 1933.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2248. Venezuela. The Monks S. Klippe.**  
 (N. t. M. Nr. 35/2036. Washington 1933.)  
 En lodretstaaende Klippe med en Diameter paa c. 2 m og ragende c. ¼ m over Vandet rapporteres at ligge paa c. 12° 04' N. 70° 52' W. i c. 55 m Vand.
- 2249. Cuba N.-Kyst. Bahia de Cardenas. Cayo Diana Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 35/2037. Washington 1933.)  
*Cayo Diana* Fyr paa c. 23° 10' N. 81° 06' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 7,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 7,0<sup>s</sup>.
- 2250. Brasilien. Pernambuco. Recife (Picao) Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 34/1957. Washington 1933.)  
*Recife* Fyr paa 8° 03' (30") S. 34° 52' (00") W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink. Iøvrigt uforandret.
- 2251. Brasilien. Port Aracaju. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 35/2039. Washington 1933.)  
*Port Aracaju* Fyr paa c. 10° 58' S. 37° 05' W. viser hvidt, fast Lys med Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 1<sup>m</sup>, fast Lys 30<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2,4<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2,4<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2,4<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2,4<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2,4<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: 17 Sm.
- 2252. Argentina. Rio de la Plata. Martin Garcia Island. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 34/1959. Washington 1933.)  
 Paa Pierhovedet paa *Martin Garcia Island* er paa 34° 11' 27" S. 58° 15' 30" W. tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 5½ m.
- 2253. Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Arrecife Lawrence. Tønde udlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 34/1962. Washington 1933.)  
 En rød Tønde er udlagt paa c. 54° 53' S. 67° 54' W., 0,87 Sm 222½° fra *Punta Remolino* Baake.
- 2254. Chile. Magellan Stræde. Froward Reach. Dos Hermanos E. Undervandshindring.**  
 (N. t. M. Nr. 1430. London 1933.)  
 En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 53° 57' S. 71° 13' W., 7,1 Sm 82° fra Midten af *Dos Hermanos*.

- 2255. Chile. Magellan Stræde. Froward Reach. Dos Hermanos Islet. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 34/1963. Washington 1933.)  
*Dos Hermanos Fyr* paa  $53^{\circ} 57' (30'') S.$   $71^{\circ} 24' (30'') W.$  viser hvidt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $13,5^s$ . Fyret er synligt i Pejlinger fra  $290^{\circ}$  til  $118^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 34/2057 1933.)
- 2256. Chile. Magellan Stræde. Long Reach. Monte Radford. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 34/1964. Washington 1933.)  
*Monte Radford Fyr* paa  $53^{\circ} 24' 39'' S.$   $72^{\circ} 57' 45'' W.$  viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $2,6^s$ . Fyret er synligt i Pejlinger fra  $304^{\circ}$  til  $129^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 34/2058 1933.)
- 2257. Peru. Macabi Island Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 35/2042. Washington 1933.)  
*Macabi Island Fyr* paa  $7^{\circ} 49' (20'') S.$   $79^{\circ} 28' (30'') W.$  er forandret til at vise rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ .  
(E. f. S. Nr. 49/2636 1931.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2258. (T). Grækenland. Saloniki Bugt. Vespasian Grund. Lystønde forsvundet.**  
(N. t. M. Nr. 1429. London 1933.)  
Lystønden, der afmærker *Vespasian Grund* paa c.  $40^{\circ} 30' N.$   $22^{\circ} 49' E.$ , c.  $0,8$  Sm SW. for Kap *Kara*, er forsvundet.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2259. Afrika E.-Kyst. Lindi. Dybde paa Barre.**  
(N. f. S. Nr. 37/3382. Berlin 1933.)  
Dybden paa *Lindi Barre* er  $5,2$  m.  
*Ras Runqi*: c.  $9^{\circ} 58',6 N.$   $39^{\circ} 45',1 E.$
- 2260. Bengalske Bugt. Vizagapatam. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1443. London 1933.)  
1. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $3,5^s$ , er udlagt paa c.  $17^{\circ} 41' N.$   $83^{\circ} 18' E.$ ,  $0,5$  Sm  $129^{\circ}$  fra Flagstangen paa Fortet.  
2. Lystønden, der tidligere var udlagt c.  $0,52$  Sm  $140^{\circ}$  fra Flagstangen paa Fortet, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 35/2109 1933.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2261. Singapore Stræde. Phillip Channel. Cap Island (Chula). Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1374. London 1933.)  
1. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $1^{\circ} 02' N.$   $103^{\circ} 43' E.$ ,  $0,25$  Sm  $290^{\circ}$  fra Toppen af *Cap Island*.  
2. Vraget, der er angivet at ligge sunket c.  $0,5\frac{1}{2}$  Sm  $30^{\circ}$  fra (1), findes ikke.



**2262. Kina. Hong Kong. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1434. London 1933.)

En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>., er udlagt paa c. 22° 17' N. 114° 07' E., 0,915 Sm 66° fra *Green Island* Blinkfyr.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2263. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø. Kløven. Ommel-Kraghøns Havn. Havnereglement.**

Under den 11. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Ommel-Kraghøns Havn* (c. 54° 52',<sub>2</sub> N. 10° 28',<sub>9</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade omfatter for hver af de tvende Broer Farvandet inden for en Afstand af 30 m fra Broens Sider og Yderende.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 148.)

**2264. Danmark. Isefjord. Frederikssund Havn. Havnereglement.**

Under den 8. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Frederikssund Havn* (c. 55° 50',<sub>1</sub> N. 12° 03',<sub>6</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927 med følgende Ændring i § 7 a: „Det udgaaende Skib skal vente paa det indgaaende“.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

Mod V e s t : En ret Linie fra det NW.-lige Hjørne af Baadehavnens Ydermole til den W.-ligste Duc d'Albe W. for Baadehavnen og derfra til det W.-lige Hjørne af Trafikhavnens søndre Kaj.

Mod Nord, Øst og Syd af Havnens Værker.

Havnen bestaar af 3 Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende:

Gamle Havn, Baadehavn og S. for begge disse: Nyhavn.

I Henhold til Reglement af 1. November 1928 med senere Ændring af 23. Maj 1930 for Passage gennem den umiddelbart S. for Havnen liggende Jernbanebro er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 250 m fra Broen samt at opankre Fartøjer paa en saadan Maade, at de vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen. Iøvrigt er de i Broens Nærhed opankrede og sejlene Skibe pligtige at rette sig efter de af Brobetjeningen givne Ordre.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1933.

(Havnelods, Side 57).

**2265. Tyskland. Østersø- og Nordsøkystrerne. Meridian flyttet.]**

(N. f. S. Nr. 13/1057. Berlin 1933.)

Paa alle *tyske Søkort*, der er indkøbt før 1. April d. A., og som indeholder de *tyske Østersø- og Nordsøkystrer*, skal indføres følgende Advarsel:

*Achtung!*

*Den Längenangaben amtlicher Veröffentlichungen sind zum Eintragen in diese Karte 9" zuzuzählen.*

*Bei irgendwelchen Angaben des Kartenbesitzers ist den dieser Karte entnommenen Längenangaben der Zusatz „(Alt)“ hinzuzufügen.*

Paa de *tyske Søkort*, som efter nævnte Dag udgaar fra Hovedudsalget i *Berlin*, er denne Advarsel indført, saafremt Meridianflytningen ikke har fundet Sted i bemeldte Søkort. Hvis Flytningen er iværksat, er Søkortet stemplet: *Neues Netz (Längenunterschied Ferro-Graenwich: 17° 40' 00")*.

## Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korts eller  
 Bogs Nr.

*England:*

- N 928 Philippine Islands. — Sulu archipelago.  
 R 1843 Plans on the south-east coast of Africa.  
 R 979 Central Pacific Ocean islands.  
 R 1673 Brazil. — Port Angra dos Reis and Jacuacanga bay.  
 R 3280 China. — Hong Kong waters, west.  
 R 457 Japan. — Yuya wan and approaches.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



*Forsikrings-Aktieselskabet*

### "SKANDINAVIA"

*Stiftet 1899*

*Aktiekapital 10 Millioner Kroner*



SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER



KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## O

wners' &

## C

aptains' C

## 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

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Cable Address: Scandship.

Consult us — send us your enquiries.

DAMPKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr.: »Mariusen«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

FOREIGN BUNKERING  
TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 8 Ordrup 3098Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 40

FREDAG 29. SEPTEMBER 1933

40. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1933

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

af

AXEL GERFALK.

**HAVNE, SKIBSFARTEN, JERNBANER OG BILER** Ved den svenske Havnesammenslutnings Møde forleden holdt Kaptajn Birger Zander et meget interessant Foredrag om den indenrigske Søfart og Havnene. I Løbet af dette Foredrag oplyste Kaptajn Zander, at mere end 70 Procent af den svenske Eksport og 99 Procent af Importen gik over Sveriges 600 Havne og Ladepladser, og med sine 1,500 Sømil Kyst var Sverige transportmæssigt set et Ørige. Søvejen var derfor ogsaa den naturlige Transportform for Indenrigstrafikken.

En Formindskelse af den søværts Indenrigstrafik, paapegede Kaptajn Zander, vilde være skæbnesvanger for Havnenes og Skibsfartens Velfærd. Alene i de Havne, hvis Regnskaber offentliggøres, er investeret godt en halv Milliard Kroner; deres aarlige Indtægter gennem Vare- og Skibsafgifter beløber sig til ca. 18 Millioner Kroner, medens Udgifterne andrager godt 20 Millioner, hvoraf Halvdelen til Havnelønninger. Desuden maa man regne med de Beskæftigelsesmuligheder, som Havnene afføder. Blandt disse er Stevedorarbejdernes aarlige Indtægter paa mellem 15 og 20 Millioner Kroner. Man regner ikke forkert, naar man siger, at den søværts Indenrigstrafik bidrager en Trediedel af de egentlige Havneindtægter og Halvdelen af Stevedorarbejdernes Lønninger.

En Formindskelse af den søværts Indenrigstrafik vilde derfor føleligt berøre en Masse Menneskers Velfærd, rent bortset fra Skibsfartens og Havnenes egne Folks. Hvis Indenrigstrafikken svigter, maa Havnetakster nødvendigvis blive højere for Udenrigstrafikken.

Kaptajn Zander fremsatte derefter den Mening, at man ikke kunde lade Indenrigstrafik-Problemet løse sig selv gennem usystematisk Konkurrence med Jernbaner og Vejtrafikmidler. Han foreslog Nedsættelsen af en lignende Kommission som Saller Kommissionen i England, der har gjort et glimrende Arbejde ved Udarbejdelse af et Forslag, der paa retfærdig Maade regulerer Konkurrencen mellem Søfarten, Jernbanerne, Rutebiler og Lastbiler.

Kaptajn Zanders Foredrag har ogsaa, eller rettere i endnu højere Grad Bud til Danmarks Skibsfart og Havne. Skibsfartens og Havnenes Konkurrence med Jernbaner og Biltrafik i Danmark vanskeliggøres ved den Anomali, at Trafikministeriet, som *pro primo* er et Statsbaneministerium, fastsætter Havnetaksterne og derigennem er i Stand til at »regulere« Skibsfartens og Havnenes Konkurrence med Banerne efter et meget ensidig Statsbanestandpunkt. Statsbanerne overlager efterhaanden ogsaa Passager- og Godstransporten paa Landevejene og forøger derved kraftigt sin Konkurrence overfor den indenrigske Skibsfart. Under disse Omstændigheder vilde det være det naturligste, at den øverste Administration af Danmarks Havne ikke foregik i Trafikministeriet. Der har jo været Tale om

at udvide Ministeriet for Søfarts Virkefelt, og meget naturligere vilde det være, om Havnene kom til at sortere under dette Ministerium i Stedet for under den monopoliserede Landtransports Ministerium. Men bortset fra denne Overførelse var der al mulig Grund til Nedsættelsen af en dansk Salter Kommission — den engelske Kommissions Arbejde er blevet saa stærkt paaskønnet fra alle Sider, at dens Forslag allerede er vedtaget af Underhuset, og om nogle Dage vil ligge færdigbehandlet fra Overhusets Side.

### I FREMSKRIDTETS FODSPOR

Her i Bladet omtalte vi for et Par Uger siden den elektriske Svejsningsmetode, som nogle Teknikere mener vil fuldstændig afløse Nitningen indenfor Skibsbygningsindustrien, og vi fortalte om det helt svejsede Skib »Peter G. Cambell«, der er bygget helt uden Anvendelse af en eneste Nitte.

At denne nye Skibsbygningsmetode allerede er knæsat i England, fremgaar maaske bedst af den Kendsgerning, at den engelske Skibsbygningsindustri allerede er kommet i Konflikt med Fagforeningerne om Dannelsen af en helt ny og særlig betalt Arbejdergruppe »Elektriske Skibssvejsere«. Konflikten er af en voldsom Karakter, at man truer med Arbejdsstandsning — i Fremskridtets Fodspor trives ogsaa eller altid den Art Kævl. Sagen er nu bragt for den engelske Arbejdsgiverforenings Forum, og man haaber, at en forstandig Løsning er mulig.

Det springende Punkt i Uoverensstemmelsen mellem Arbejdsgiverne og Fagforeningerne er, at de førstnævnte ønsker en to Aars Trænings-Periode for Svejsere. I denne Periode betaler de £2 om Ugen; naar de er udlært £3. Fagforeningerne vil ikke gaa med til denne Træningstid paa lavere Løn, men hele Spørgsmaalet vil antagelig allerede i Dag eller i Morgen blive indgaaende drøftet ved et Fællesmøde mellem Arbejdsgivernes og Arbejdernes Repræsentanter.

## DE STORE FORHAABNINGER TIL HUDSON BAY-RUTEN SØRGELIGT SKUFFEDE

Danmarks Generalkonsul i Montreal bekræfter i en Indberetning til Udenrigsministeriet Rygterne om, at Kornelevatoren i Port Churchill vil være tom i Begyndelsen af indeværende Maaned — en hel Maaned før der lukkes for Skibsfarten paa denne Havn. Ni Skibe har anløbet Port Churchill i Løbet af August Maaned og lastet alt det Korn, der var bragt til Elevatoren sidste Efteraar, ca. 2½ Million Bushels.

Aarsagen hertil angives at være den, at det er fordelagtigere at afskibe Hveden over Havnene ved de store Søer til Montreal for Omladning der og Videre-transport til Europa, idet Fragten fra disse Havne til Montreal kun er 3 c. pr. bushel i Aar mod 6 c. sidste Aar. Hertil kommer yderligere, at de Skibe, der anløber Port Churchill for at laste Korn, maa tage højere Fragt end de, der afaar fra St. Lawrence Havnene, idet de ikke som de sidstnævnte har indgaaende Ladninger. Da Hudson Bay-Ruten er ny og uprøvet, og der endnu ikke er tilstrækkeligt Materiale til Bedømmelse af dens Sikkerhed, er endvidere Forsikringspræmierne for Skibsfarten paa denne Rute tre Gange højere end paa St. Lawrence-Ruten. Disse forøgede Transportudgifter er i nogen Grad blevet ovejet ved, at der i de to første Aar ikke

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

ER ARREST I SKIB MIDDELALDER-METODE?

Efter at Oslo-Dampskibet »Alix« Rederi har gjort Arrest i det danske Dampskib »Malmö«, har ogsaa Øresunds-aktieselskabet besluttet at træffe lignende Forholdsregler overfor »Alix«. Selskabets Chef, Direktør Suenson har ifølge en Meddelelse til »Dagens Nyheder« fra Malmö udtalt, at det norske Rederis Beslutning har overrasket ham meget. Det er den Slags Metoder, som man anvendte i Middeltalderen i uevilserede Lande. Naturligvis kan baade Øresunds-Selskabet og Forsikrings-selskabet betale, hvis Skylden virkelig skulde blive lagt paa os, udtaler han, og der skulde derfor ikke være Grund til at foretage nogen Arrest. Men nu vil vi ogsaa gøre det samme, efter at det norske Dampskib er bragt flot. Naar vi ogsaa har foretaget Arrest, vil vi begge kunne udveksle Garantierklæringer.

Denne middelalderlige Praksis blev, som man vil huske, viet en bred Plads under det internationale Møde av Søretsjurister i Oslo fornylig. Man fik da Indtryk af, at Spørgsmaalet er højt aktuelt. Ingen forlangte Sagen gravlagt som forhistorisk, heller ikke de danske Delegerede.

Foruden at sikre en Fordring, man mener at have, opnaar man ofte ved en Arrest, at Sagen kan indbringes for Domstolene i det Land, hvor Arresten foregaar, noget som ikke er helt uvæsentligt.

Norges Handels- og Sjøfartstidende.

### Kuldudførslen over Gdynias Havn i August Maaned 1933

Ifølge en fra Vicekonsulatet i Gdynia modtagen Beretning udførtes der i August Maaned over Gdynias Havn 400,630 T. Kul, deraf til Danmark 39,029 T. mod 414,298 T., deraf til Danmark 30,840 T. i Juli Maaned.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Algier .....	11,827.5
Belgien .....	22,334
Danmark .....	39,029
Finland .....	52,529.2
Frankrig .....	9,050
Letland .....	17,210
Norge .....	47,087.5
Sverige .....	128,302
Italien .....	16,070
Grækenland .....	12,415
Holland .....	19,516
Irland .....	21,775.1
Island .....	2,425
Tyskland .....	1,060

400,630.3

er blevet opkrævet Elevator- og Opmagasinerings Afgifter, men disse opkræves i Aar i Port Churchill.

I sin Tid er der blevet udfoldet meget betydelige Bestræbelser for at faa denne Havn anlagt, og Havn anlæget i Forbindelse med Banen fra The Pas til Port Churchill har kostet ca. 55 Millioner Dollars. Store Forhaabninger er blevet næret i Prærieprovinserne til denne Havn, der skulde blive den naturlige Eksporthavn for Prærieprovinsernes Hvede og for Importen til disse Provinser af Varer fra Storbritannien og andre Lande. I Aar var det endvidere lykkedes at opnaa, at Minimumsforsikringspræmien for Skibsfarten paa Hudson Bugten kunde komme til Anvendelse indtil den 7. Oktober i Stedet for som i tidligere Aar til den 30. September. Udsigten til, at Havnen maa lukke en Maaned før det bliver nødvendigt paa Grund af manglende Tilførsel af Hvede fra Prærieprovinserne, har derfor sat mange Kræfter i Bevægelse for at forhindre dette, ligesom der er rettet Henvendelse til den federale Regering om at nedsætte Afgiften for Brugen af Elevatoren, hvilket menes vanskeligt at kunne imødekommes af Hensyn til de andre korneksporterende Havne. Ligeledes ønskes Regeringens Bistand til at opnaa lavere Forsikringspræmier for Skibsfarten paa Hudson Bugten.

# NYORDNINGEN AF RADIOFYRENE

## FYRDIREKTØREN FORTÆLLER

Som nævnt i dette Aars Nr. 38 har der i Midten af indeværende Maaned fundet en Konference Sted her i København mellem den danske, svenske og tyske Fyradministration vedrørende Nyordningen af Radiofyrene, og vi har bedt Fyrdirektør Sinding om at give en Fremstilling af denne Konferences Formaal og Resultat.

Fyrdirektøren svarer følgende:

Som det vil fremgaa af Artiklen i Dansk Søfarts Tidende Nr. 39, 1932, vedrørende den internationale Radiofyrorrdning, havde de forskellige Landes Fyradministrationer besluttet at gøre et Forsøg paa, under den store Radiokonference i Madrid 1933, at opnaa en Udvidelse af det Radiofyrene paa Washingtonkonferencen 1927 tildelte Bølgebaand.

Ikke mindst takket være den internationale Organisation af Radiofyrene kunde det vises, at det gældende Bølgebaand var for lille, og det lykkedes ogsaa ved Madridkonferencen at faa dette udvidet.

Medens Frekvensområdet for Radiofyrene til Skibsfartens Brug lidligere var fra 307.5 til 285 kc/s er det nu fastsat til 320 til 290 kc/s. Der er altsaa opnaaet en Forøgelse af 7.5 kc/s (svarende til ca. 20 m Udvidelse af Bølgebaandet).

Denne Forøgelse i Forbindelse med den Forskydning af Frekvensområdet, der har fundet Sted, har medført, at en fuldstændig Revision af den vedtagne Radiofyranordning maatte finde Sted.

Ved den fornylig afholdte Fyrkonference i Paris blev denne Revision foretaget for det vestlige Omraade,

hvorunder Kattegat og en Del af Østersøen blev inddraget. Vestlige Omraade bestaar saaledes af Farvandet omkring de britiske Øer, den engelske Kanal, Farvandet omkring Færøerne, Kattegat og Østersøen indtil Linien Trällebørg—Stubbenkammer.

Da Danmark, Sverige og Tyskland, der ligger i Grænseområdet af vestlige og østlige Omraade, er stærkt interesserede i, at den for vestlige Omraade gældende Ordning videreføres til ogsaa at gælde østlige Omraade, blev det omhandlede Møde afholdt her i København med den Opgave at udarbejde en Revision af Radiofyrorrdningen i østlige Omraade paa en saadan Maade, at Radiofyranordningerne blev identiske eller at den samme Ordning med andre Ord blev gældende for baade vestlige og østlige Omraade. Dette Arbejde er nu gjort, og Resultaterne er af Lødsstyrelsen i Stockholm, der siden Stockholmkonferencen 1932 er Central for østlige Omraade, sendt ud til de interesserede Østersølandes Fyradministrationer til Godkendelse.

Vi nærer grundet Haab om, at en saadan Godkendelse vil ske, og i bekræftende Fald vil Radiofyrene i et Antal af 188 fra Irlands Vestkyst til Bunden af den bolniske Havbugt være een fast sammentømret Helhed fra d. 1. Januar 1934.

Det skal sluttelig bemærkes, at der ikke er røkket ved den principielle Ordning, som fremgaa af Artiklen i Dansk Søfarts Tidende Nr. 39/1932, men Revisionen omfatter hovedsagelig Radiofyrenes Frekvenser, Tonefrekvenser, Sendetider m. m.

## „DANSK SØFARTS TIDENDE“S FRAGTBERETNING

København, den 26. September 1933.

Den sædvanlige Efteraars-Aktivitet er begyndt at gøre sig gældende i nogle af de vigtigste oversøiske Markeder som Montreal, Australien og Østen, hvorimod Trælastmarkedet, og delvis Kulmarkedet, ikke er en Smule livligere eller bedre betalende. Aabningsraten fra Vestaustralien for ny Høst var for saa vidt en stor Skuffelse, men det maa haabes, at Raterne kan forbedres, efterhaanden som Efterspørgslen stiger i de andre Markeder. Hvornaar denne mærkbare Forøgelse i Beskæftigelsen vil indtræffe, er et aabent Spørgsmaal, da i hvert Fald baade La Plata og Montreal til Stadighed har rigelig Tonnage til Disposition til det øjeblikkelige Behov, og det samme gælder desværre for de allerfleste Markeder.

Fra Sortehavet er Raten forbedret med 3d. à 6d.; Donau er ogsaa lidt bedre, men Tilbudene fra det vestlige Middelhav er om muligt endnu svagere, og de udgaaende Laster staar ikke i noget rimeligt Forhold til det hjemgaaende Marked.

### TRÆLASTMARKEDET

Fra de russiske Lastepladser gøres meget lidt til uforandrede og stadig meget utilfredsstillende Rater, men sandsynligvis og forhaabentlig bliver det nødvendigt at forhøje Raterne i Resten af Sæsonen, i al Fald for Hvidehavets Vedkommende. Østersøen er lige daarlig med faa Laster til minimale Rater.

Afslutninger: 600 Fv. Makslahli/S. Alloo 28/9; 635 Std. Kemi/Vilvorde 37/-, 12/- Klausul; 1,050 Std. Kotka/Ostende 34/-; 570 Std. Kotka & Trångsund/Ostende 35/-; 775 Std. Trångsund/Rouen 34/-; 625 Std. Räfsö/Rouen 35/-; 550 Std. Räfsö & Pernoviken/Calais 34/6; 1,000 Std. Trångsund/Grimsby 30/-; 550 Std. Trångsund & Raumo/London 27/9; 950 Std. Yxpila & Uleåborg/Grangemouth 26/-; 1,150 Std. Kemi/West Hartlepool 28/6.

### KUL, KOKS etc.

Markedet er gennemgaaende lidt fastere, men Raterne viser endnu ikke nogen større Forskydninger. Tyne/Kbhvn. 2,900 T. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>., 1,000 T. Losning, Lindholm Pier 3,000 T. 4/-, Rønne 1,500 T. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Blyth/Haderslev 2,000 T. 4/6, Blyth/Nakskov 800 T. 5/6, Forth/Aarhus 2,400 T. 4/-, Maryport/god dansk Havn 1,500 Tons Koks ca. 7/-, Glasgow/Kbhvn. 2,500 T. Koks ca. 6/6d., Cardiff/Kbhvn. 3,400 T. 4/-, 1,000 T. Losning Danzig/Rouen 2,000 T. 26.50 Fres., Dublin 3,400 T. 4/9, 2,000 T. 5/3d. Sukker Gdynia/Bordeaux 2,000 T. ca. 9/6 9/9.

### MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked er meget roligt med nogenlunde uforandrede Rater. Wales/Barcelona 6,000 T. 8/3, Vestitalien 6,500 T. 5/9; Østkysten/Barcelona 3,200 T. 10/3, 1,900 T. 10/6; Vestitalien 7/7,500 T. 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5/9, Marseille 5,000 T. 6/9, 3,000 T. 7/6, Alexandria 7,000 T. 5/9.

Hjemgaaende: Donau/Amsterdam—Rotterdam/Amsterdam 14/- 14/3, A/H 14/9, U.K. 15/3; Sortehavet/Kontinentet er steglet til 10/3 10/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> per Oktober. Constanza/Kont. 11/6 September, 11/- Oktober. Sortehavet/Dalny-Shanghai 13/6 13/9, Oplion Vladivostok 3d. mere, f.i.o. Basis. Mariupol/Rouen 6,000 T. Kul 10/9. Alexandria/Hull 9/-, Frugt fra Spanien betaler kun 17/- 17/6 80/100,000 cbf.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Wales/Montreal 6,000 T. 6/6; Kainit Elben/Wilmington ca. \$3. Porcelænsjord Fowey-2/3 Havne Nordstaterne ca. 15/-. Montreal/A-R 7 c., Hamborg 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> c., Sverige/Danmark ca. 11c. Salpeter Hopewell/Gibraltor-Bordeaux range 5,500 T. \$2. Basis een Lossehavn. Pitch Nordstaterne/Cette 4,800 Tons 12/6, Calais 5/6,000 T. 10/6. Oliekager Tampico/Danmark 25/3,500 T. ca. \$3.75.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### 390 franske Skibe lagt op

Den officielle Statistik viser, at September 1. havde Frankrig 390 Skibe oplagt i franske og algerske Havne svarende til en Bruttotonnage af 940,147 Tons. Dette er noget mindre end den 15. Juli, hvor de franske Oplægninger androg 972,044 Tons.

### Det danske Skib under ungarsk Flag

Det af den ungarske Regering chartrede, sødygtige lille danske Motorskib, »Apollinaris III«, er for første Gang gaaet til Ankers ved Budapest. Det skal bringe ungarske Landbrugsprodukter direkte uden Omladning til Ulllandet. Foreløbig maa det skifte Besætning, da den første ungarske Besætning af Overtro vil afmønstres. Skibet har nemlig paa sin første Rejse under ungarsk Flag haft Uheld. Skibet kom fra Alexandria og fik alvorligt Havari, hvorefter det anløb Bizerta. Derpaa udbrod der Brand om Bord, og Kaptajnen og Styrmanden omkom. Først derefter fuldførtes Rejsen via Stambul—Sulina.

### Trafiken paa Aarhus

I Aarhus Havneudvalgs Møde i Gaar forelaa en Regnskabssekstrakt pr. 1. September, hvoraf det fremgik, at Havne- og Bropengene i September Maaned havde udgjort 138,795 Kr. imod 124,899 Kr. i samme Maaned i Fjor.

### Kollisionen udfør Malmø

Søforhøret fandt i Mandags Sted i Malmø i Anledning af Kollisionen mellem Øresunds-Selskabets »Malmø« og den norske Damp »Alix«.

Kaptajn Kastrup Olsen, »Malmø's« Fører, forklarede, at der var tre Mand paa Broen, da Kollisionen skete. Ingen af dem havde set »Alix« førend i sidste Øjeblik. »Malmø's« Rorgænger, John Pettersson passede Roret, hvad han har gjort de sidste 20 Aar ved Indsejlingen til Malmø Havn.

Hvis »Alix« havde holdt ret Kurs, burde man fra »Malmø« have set Skibet om Bagbord, men Kaptajn Kastrup Olsen forklarede meget nøje, at han først havde set det sorte Skibsskrog, omtrent fra 1. Lugen til Broen, cirka 1½ Streg om Styrbord, og umiddelbart derefter den røde Lanterne. »Alix« havde da en noget skraa Retning i Løbet, over mod den rigtige Side af Løbet. Saa snart Kaptajn Kastrup Olsen blev Skibet var, gav han straks Ordre til haardt Styrbords Ror, og sprang hen til Fløjten, hvormed han gav et Stød, og gentog atter Ordren, men da han saa, at en Kollision var uundgaelig, gav han Ordren fuld Kraft Bak. »Malmø« ramte imidlertid »Alix« paa Bagbords Bov lige bag Stævnen. Han fortsatte med fuld Kraft Bak, indtil han var klar af det andet Skib.

Maskinmester Jacobsen, Styrmand O. E. Jensen, Rorgængerne Pettersson og Christrup og Matros Langelund bekræftede alle Kaptajnens Rapport og Forklaring. Ror-

### FRAGTBÆRETNINGEN PORTSAT PAA FOREGAAENDE SIDE

#### SYDAMERIKA

Wales/Montevidéo 9/9 à 10/3, Buenos Aires 10/6 10/9, Rotterdam/Buenos Aires 10/6, Rio 9/-. Kornmarkedet er endnu meget roligt, og Tonnagen fremme i rigelig Mængde. En Del Baade har skiftet rundt til Chile til 18/6 Basis Bordeaux/Hamborg range.

Rosario/U.K. A/H 55/7,000 T. 14/6 September; Rosario/p.p. U.K. 6,300 T. 13/9 September; Bahia Blanca/London 7,700 T. 12/6 September; San Lorenzo/U.K. Kont. 6/7,000 T. per Januar noteres i 15/6 16/-.

#### ØSTEN

Fra Vestaustralien rapporteres en Del Slutninger per December/Januar/Februar til 22/6 23/- (bulk), 24/6 25/- (bags), med andre Ord ca. 2/- lavere end Aabningsraten i Fjor. Dalny/Kontinentet betalte 25/- for en September Baad, 23/- Oktober/November, Dalny/Aarhus 23/9, November. Madras/Middelhavet 24/-, U.K. 25/- Oktober/November.

#### TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er saa godt som uden Ef- terspørgsel.

Trip: 8,200 T. del. S. Atlantic/redel. U.K. Cont. 60 c.; 8,950 T. del. New Orleans/redel. U.K. Cont. 75c.; 7,975 T. del. Gulf/redel. U.K. Cont. 80c.

Black Sea, Rundrejse, Lev. Kont. 2/4½ à 2/6, 72/8,900 T.

gængerne Pettersson havde ligesom Kaptajnen ikke hørt »Alix's« Stød i Fløjten, men havde set Dampen op af Fløjten. Ingen af de, der var paa Broen, havde set »Alix« for som forklaret umiddelbart før Kollisionen og hævdede, at Lanterneerne maatte have brændt svagt.

Samme Dags Eftermiddag afholdtes nyt Søforhør, hvor Kaptajn og Besætning fra »Ali« afgav Forklaring. I denne Forbindelse afhørtes ligeledes den svenske Lods, der havde lodset Dampere ud af Havnen og gennem Indsejlingsrenden.

Kaptajn O. Hagen's Rapport til Retten blev oplæst, og Kaptajnen forkarede yderligere, at Lanterneerne var sat en halv Times Tid for Afsejlingen. Han havde dog først kontrolleret dem, efter at Skibet var i Yderhavnen, han

### DET ÆLDSTE FARTØJ I AKTIV TJENESTE

☺ ☺ ☺

I forrige Nr. af »Dansk Søfartstidende« meddelelse efter »Svensk Lots och Fyrtidning«, at det ældste Fartøj i aktiv Tjeneste skulde være Galeasen »Lisa« af Korsholm, bygget i Svendborg i 1799. I den danske Sejlskibsflaade findes dog et endnu ældre Fartøj, nemlig Jagten »Anna« af Vejle, bygget i Marstal i 1794. Fartøjet staaer optegnet i Danmarks Skibsliste for 1933, og maa saaledes formodes stadig at gøre Tjeneste. Det er paa 20 Reg. Tons Br. og hed oprindeligt »De fire Brødre«. I 1869 er det undergaaet en Ombygning, men det samme er jo sket for langt yngre Skibe, og Danmark synes saaledes stadig at sidde inde med Rekorden for gamle Skibe. Det er ganske vist nu til Dags ikke i høj Kurs at lade Skibene blive saa gamle, men disse Skibe afgiver dog et smukt Vidnesbyrd om de gamle Skibsbyggeres Kunst og om den Omu, Søfolk værner om det Materiel, der er dem betroet.

Th. P. Funder.

mente da, de brændte klart. Han stod selv ved Roret og holdt Styrbord ud, nær den østre Kant af Renden. Da man saa begge Lanterne paa »Malmø« samtidig, gav han Skibet yderligere Styrbords Ror, og da der viste sig Fare for en Kollision, gav »Alix« et kort Stød i Fløjten. »Malmø's« røde Lanterne forsvandt, og straks efter skete Kollisionen. Da der nogen Tid efter Kollisionen viste sig Fare for, at Skibet skulde synke, satte han det ind paa Grunden, da han jo ikke maatte bringe et synkende Skib i Havn af Hensyn til, at Trafiken kunde blive spærret derved.

Derefter afhørtes Lods G. V. Pettersson, der erklærede, at han havde set Lanterneerne brænde, da han gik om Bord. Han havde haft Roret, indtil Skibet var ude af Havnen, og Kaptajn Hagen overtog derefter selv Roret. Lodsens Forklaring faldt iøvrigt i Traad med Kaptajn Hagens, som han maatte supplere med en Række Svar paa forskellige Spørgsmaal. Han hævdede, at »Alix« havde været helt østlig over i Renden.

Retsformanden maatte ofte gentage sine Spørgsmaal og krævede til Slut meget skarpt et tydeligt Svar fra Lodsens paa de fremsatte Spørgsmaal. Denne indrømmede da, at han havde set Kaptajn Hagens Notater til Journalen og drøftet Sagen med ham i Dagene efter Kollisionen.

### Aalborg Havns Budget

Aalborg Havn har maattet indgaa til Aalborg Byraad med Krav om en Efterbevilling paa 746,416 Kr. hvormed Havnens Budget er overskredet. I den store Sum er i Følge »Jyllp.« indbefattet et Laan paa 347,000 Kr., som Aalborg Diskontobank har opsagt. Havnen havde ikke været forberedt paa denne Opsigelse, hvorfor Udgiften ikke var budgetteret. Endvidere har man maattet efterkomme Kravet om Bygning af en Oliehavn; denne var anslaaet til 265,000 Kr., og heraf er der nu brugt 228,000 Kr., der skulde efterbevilges.

Endelig er der en Efterbevilling paa 61,000 Kr. for Uddybning af Hals Barre, og Havnen har lidt et Valutatab, der har forøget Renter af Gæld med 30,000 Kr. Resten af Pengene er gaaet til Opfyldning ved Havnen og til Nedlægning af en Hovedvandledning til Spritfabrikerne.



# SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

## I APRIL KVARTAL 1933

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal 1933. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 l.	Inklud. Gods 1000 l.
April Kvartal 1933	23,300	3,818	2,717	1,022
heraf fra og til Udland	—	—	2,151	479
Januar Kvartal 1933	19,200	3,621	2,779	875
heraf fra og til Udland	—	—	2,333	430
Oktober Kvartal 1932	24,000	4,173	3,416	1,103
heraf fra og til Udland	—	—	2,801	495
Juli Kvartal 1932	24,400	4,025	3,070	934
heraf fra og til Udland	—	—	2,600	479
April Kvartal 1932	23,400	3,920	2,842	956
heraf fra og til Udland	—	—	2,326	489
Januar Kvartal 1932	19,600	3,666	2,903	875
heraf fra og til Udland	—	—	2,461	437

April Kvartal 1933 androg 23,300 Reg. Tonnagen udgjorde 3,818,000 N.R.T., og der udlostedes 2,717,000 Tons Gods og indladedes 1,022,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1932, viser den samlede Fart kun ringe Forandring. Der har været en Formindskelse paa 175,000 Tons i det fra Udlandet indgaaede Gods, væsentlig paa Grund af en mindre Indførsel af Korn og Fødestoffer, men denne Nedgang opvejes delvis af en Stigning i Transporterne mellem indenlandske Havne. Aarsagerne til det sidstnævnte Forhold er nærmere omtalt nedenfor.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Rutearten paa danske Havne i April Kvartal 1933 og i de nærmest foregaaende Kvartaler.

### Ruteart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 l.	Inklud. Gods 1000 l.
April Kvartal 1933	8,600	1,829	333	382
Januar Kvartal 1933	8,000	1,696	326	365
Oktober Kvartal 1932	8,400	1,805	345	398
Juli Kvartal 1932	9,500	2,033	308	385
April Kvartal 1932	9,000	1,884	318	411
Januar Kvartal 1932	7,800	1,671	327	398

Angaaende Reglerne for Sondringen mellem Ruteart og anden Fart henvises til Statistiske Efterretninger 1931 Nr. 21.

I nedenstaaende Oversigt er anført den samlede Godsomsætnings Fordeling mellem de vigtigste Grupper af Transportartikler, henholdsvis for Farten fra og til Udland og mellem danske Havne indbyrdes. Til Sammenligning er anført de tilsvarende Tal for det nærmest foregaaende Kvartal.

Sammenligningen mellem de enkelte Varegrupper i Januar og April Kvartaler viser de stærke sæsonmæssige Forskydninger i Skibsfartens Fragtartikler. I Farten fra Udlandet har der været langt mindre Tilførsler af Kul m. m. og Gødningstoffer i April Kvartal end i Januar Kvartal, medens Indførselen af Trælast ingen Betydning havde før i April Kvartal. Endvidere er Tallet for Gruppen »Sten, Kalk, Cement m. m.« blevet fordoblet. Bortset fra en Fordobling af den sidstnævnte Varegruppe ogsaa i den udgaaende Fart, viser Tallene for Udskibningerne til

Godsomsætningen paa samtlige danske Havne fordelt paa Varegrupper. Januar og April Kvartaler 1933.

	Foderstoffer	Gødningstoffer	Korn	Kul, Koks m. m.	Sten, Kalk, Cement m. m.	Teglværksprodukt	Trælast	Forsk. Styrte-gods m. m. <sup>1)</sup>	Styk-gods	Levende Dyr	Ialt
	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons
Udloset Gods fra Udland											
April Kv. 1933	123 879	24 230	320 464	937 576	108 666	5 197	109 894	296 035 <sup>2)</sup>	224 591	699	2 151 231
Jan. Kv. —	174 723	52 946	296 739	1 198 453	51 346	1 623	16 972	283 334 <sup>3)</sup>	253 847	844	2 332 827
Inklud. Gods til Udland											
Apr. Kv. 1933	36 866	4 244	17 708	4 147	95 639	5 168	2 501	54 651	255 194	2 505	478 623
Jan. Kv. —	51 442	6 496	18 181	10 855	41 011	3 730	1 867	41 315	246 410	9 091	430 398
Godsomsætningen mellem danske Havne											
April Kv. 1933	22 747	10 589	42 324	14 223	208 426	31 651	11 489	77 408	145 137	2 188	566 182
Jan. Kv. —	35 896	43 262	36 612	9 263	83 650	9 319	2 790	87 842	135 720	2 310	446 664

<sup>1)</sup> Herunder forskellige Varer i hele Ladninger, f. Eks. Mineralolie og Stoffer til Oliepresning.

<sup>2)</sup> Heraf Mineralolie ca. 135 000 Tons og Stoffer til Oliepresning ca. 120 000 Tons.

<sup>3)</sup> — — ca. 135 000 — — — — ca. 120 000 — —

Udlandet langt mindre Forskel mellem de to Kvartaler. I Farten mellem danske Havne indbyrdes spiller de sæsonmæssige Forandringer — som det fremgaar af Oversigten — derimod en meget stor Rolle. De vigtigste Forandringer i April Kvartal i Forhold til det foregaaende Kvartal er en stærk Nedgang i Transporterne af Gødningstoffer og Fødestoffer og Stigning i Farten med Sten, Cement og de forskellige andre Vej- og Husbygningsmaterialer.

Til København indløb i April Kvartal 1933 5,000 Skibe med en Registerlønngage paa 1,478,000 N.R.T., som udlostedes 991,000 Tons Gods og indladede 228,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i April Kvartal 18,300 Skibe paa 2,340,000 N.R.T., som udlostedes 1,726,000 Gods og indladede 734,000 Tons.

Den betydelige Forøgelse i Vareomsætningen mellem danske Havne indbyrdes, der som ovenfor omtalt har fundet Sted i April Kvartal 1933 i Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, kan ved Hjælp af Oversigten over Farten paa de enkelte Provinshavne for en stor Del henføres til enkelte bestemte Transportartikler. Den stærke Stigning i Tallene for indtagen Ladning i Nykøbing Sj. og Graasten Tolddistrikter skyldes saaledes forøgede Transporter fra Havne eller Anløbssteder i disse Distrikter til andre danske Havne af henholdsvis Stenmaterialer og Teglværksprodukter, og Stigningen i Udskib-

### Skibsfarten paa København

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons
Indgaaende Fart:			
April Kvartal 1933	4,959	1,478,108	990,921
heraf Ruteart <sup>1)</sup>	2,284	860,544	206,982
April Kvartal 1932	4,587	1,481,623	977,487
Udgaaende Fart:			
April Kvartal 1933	5,067	1,513,170	288,436
heraf Ruteart <sup>1)</sup>	2,276	851,676	175,452
April Kvartal 1932	4,732	1,520,754	289,446

<sup>1)</sup>Færgeruten Københavns Frihavn-Malmø ikke medregnet.

ningerne fra Aalborg Nr. Sundby og Hobro—Mariager er forarsaget af en Forøgelse i Transporten af Cement saavel til Indlandet som til Udlandet.

Statistikken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari, m. m. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaavidt Skibet har klareret. I nedenstaaende Oversigt er anført Antal Anløb og Skibenes Reg.-Tonnage for April Kvartal 1933 for de i denne Henseende vigtigste Havne og for hele Landet.

### Klarerede Anløb i Ikke-Fragtart i April Kvartal 1933.

Tolddistrikt	Antal Anløb	Netto Reg.-Tonnage
København	80	79,000
Helsingør	43	31,000
Rønne	16	5,000
Allinge	33	3,000
Nakskov	25	14,000
Svendborg	61	19,000
Marslall	51	3,000
Aalborg	39	14,000
Frederikshavn	157	54,000
Esbjerg	4	5,000
Andre Havne	294	11,000

Hele Landet 803 238,000

I April Kvartal 1932 var de tilsvarende Tal 634 Skibe paa 183,000 N.R.T.

## POSITIONSLISTE FOR STEAM-SHIPS, MOTOR-SHIPS OG MOTOR-TANKS

PR. 25. SEPTEMBER 1933

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Eriksen, ank. London 17.9.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Kolster, ank. Korsør 24.9.  
 m.t. *Aase Mærsk*, pass. Panama 18.9.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 26.9. til Penang.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Nørresundby 18.9.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Rosario 17.9.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Neapel 28.9. til Catania.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 13.9.  
 s.s. *Allsund*, Petersen, afg. Carbarien 20.9. til Philadelphia.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Vancouver 24.9.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 8.9.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Savannah 19.9.  
 m.s. *Annam*, ank. Nakskov 23.9.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Antwerpen 26.9.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 23.9. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Oran 15.9.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Singapore 22.9. til Cuba.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Paimboeuf 14.9.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, pass. Holtenau p. R. t. Gdynia.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Victoria B.C. 4.9.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Alexandria 22.9.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Caibarien 17.9.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Tampico 29.8.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Shields 15.9.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, ank. Ghent 15.9.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Tornå 25.9.  
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Bordeaux 8.9.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 27.9. til Penang.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Ghent 22.9.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Tuborg Havn 23.9.  
 s.s. *Botnia*, Høymark, afg. Reykjavik 23.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Brasilien*, Bollfeldt, afg. Buenos Aires 10.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Baltimore 9.9.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, afg. Rouen 25.9.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 2.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Cardenas 16.9.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antwerpen forv. 29.9. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. forv. 25.9. til Nakskov.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Rotterdam 20.9.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Casablanca 28.9. til Tanger.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. New York 18.9.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Hongkong 23.9. til Singapore.  
 m.s. *Christian Holm*, Groth, afg. Hamborg 25.9. til Tawley.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 43° 22' N—153° 48' W 19.9. p. R. t. San Pedro.  
 s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Leningrad 19.9.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Hoquiam Wash 23.9.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Chelicamp 16.9.  
 s.s. *Cyriel*, Farup, ank. Amsterdam 21.9.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 30.9. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Bayonne 22.9. til Dakar.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Kings Lynn 20.9.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Stockholm 24.9.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Manila 25.9. til Hongkong.  
 s.s. *Dansborg*, ank. Leningrad 8.9.

s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Drammen 24.9.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 26.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel forv. 30.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akurerpi 26.9. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Effic Mærsk*, afg. Mesane 20.9.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Lissabon 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Delfzijl 22.9.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Casablanca 14.9.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Aalborg 18.9.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Leningrad 15.9.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Buenos Aires 19.9.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Hull 17.9.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Aalborg 26.9. til Middlesbrough.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, afg. Zaandam 21.9. til Archangel.  
 s.s. *Estland*, Egeloff, afg. Calamata 19.9.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 21.9. til St. Thomas.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Rudkøbing Ruten.  
 s.s. *Fana*, Korff, afg. Göteborg 21.9. til Archangel.  
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, ank. Marseilles 26.9.  
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 20.9.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Hull 2.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 23.9. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Albany 22.9. til Welmington.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 6.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Hull 25.9.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Wallrik 22.9. til Montreal.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Rotterdam 20.9.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 12.9.  
 s.s. *Gorn*, Jørgensen, afg. Antwerpen 9.9. til Norfolk V.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Barry 20.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 20.9.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Granton 28.9.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Swansen 21.9. til Esbjerg.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. London 22.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 20.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 20.9.  
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Manchester 28.9. til Liverpool.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 3.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Terneuzen 19.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig forv. 4.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 28.9. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 29.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Fornæs 20.9. syd.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Scilly Islands 22.9. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Newark 17.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Santa Cruz 22.9.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Grimsby 26.9. til Archangel.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Poti 11.9.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 30.9. til Thorshavn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Leningrad 20.9.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Wismar 25.9.  
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Beaumont 19.9.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Dover 25.9. p. R. t. Genoa.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Onega 6.9.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Bristol 16.9.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 16.9.


## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Aronmouth 25.9.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 29.9. til Randers.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. 9. 33

LONDON .....	22,40	MADRID .....	60,70
NEWYORK .....	472,50	AMSTERDAM .....	292,35
BERLIN .....	172,00	STOCKHOLM .....	115,70
PARIS .....	28,50	OSLO .....	112,75
ANTWERPEN .....	101,15	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	140,45	PRAG .....	21,65
ROM .....	38,25		

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Kentucky*, Jensen, afg. Montreal 16.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Panama 13.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Kbhvn. 22.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 30.9. til Danzig.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 l.s.s. *Kosciuszko*, Borkowski, ank. New York 27.9. westb.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Rotterdam 27.9.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Garston 12.9.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Montreal 18.9.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Reval 9.9.  
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 15.9.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Onega 17.9.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Danzig 14.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Odense 25.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 23.9.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Tunis forv. 29.9. til Trapani.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Newcastle 15.9.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Aarhus 25.9.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Grangemouth 25.9.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Uleåborg 23.9. til Dunkirk.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Grimsby 23.9.  
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Skagen 20.9. vestg.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Korda 22.9.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Kambo 27.9. til Helsingør.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Cardiff 12.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Guardafui 25.9. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca 6.10. til Tanger.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. London 24.9.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Rio 13.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Mobile 19.9.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Yokohama 19.9.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Hull 13.9. til Onega.  
 s.s. *Nordhild*, Sørensen, ank. Porsgrunn 23.9.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Istanbul 24.9.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 23.9. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Archangel 14.9.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Kbhvn. 8.9.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 9.9. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Cape of Good Hope 25.9. p. R. t. Rangoon.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 24.9.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 23.9. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Manilla 19.9.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Nykøbing Mors 26.9. til Rostock.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Goole 25.9.  
 l.s.s. *Pulaski*, Knötgen, ank. Gdynia 18.9.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. 2.10. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Hull 20.9.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Leningrad 14.9.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Grangemouth 12.9.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 4.10. til Odense.

## S

s.s. *Saga*, afg. Kbhvn. 29.9. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. San Pedro 17.9.  
 s.s. *Samsø*, Larsen, ank. Rouen 23.9.  
 s.s. *Scandia*, ank. Rotterdam 24.9.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 26.9.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Leningrad 19.9.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Delagon Bay 29.9.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 31.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Calamata 22.9.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 28.9. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Zeebrügge 15.9. til Archangel.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 26.9. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Antwerpen 22.9.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Amsterdam 18.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Archangel 19.9.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 27.9. til Aarhus.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Caibarien 22.9. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, pass. Kbhvn. 18.9.  
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Tacoma 6.9. til Pukow.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leith 22.9.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Tyne 3.9.  
 s.s. *Svanhild*, afg. Kbhvn. 26.9. til Iggesund.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 5.10. til København.  
 s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 26.9. til København.  
 s.s. *Søborg*, afg. Grangemouth 18.9. til Onega.  
 s.s. *Sønderjylland*, Possell, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 30.9. til København.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 21.9.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Norfolk V. 21.9.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 28.9.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 30.9. til Gdynia.  
 s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, Esbjerg-Ostende-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oran forv. 27.9. til Algier.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Kbhvn. 27.9.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Cardiff 20.9. til Soussse.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 26.9. til Lossiemouth.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.9.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. 7.10. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 16.9. til København.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Greenbay 10.9.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Stege 26.9.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Leningrad 20.9.  
 s.s. *Viborg*, ank. Onega 17.9.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Lyttleton N. Z. 24.9.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Kbhvn. 25.9.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Buenos Aires 21.9. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Maksalahti 20.9.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clausen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Onega 17.9.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

### 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

### AIB. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mørje Graa Patenmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

DE PRIVATE ASSURANDEURER  
LIMITERET.  
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING  
SLOTS HOLMSGADE 5  
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“  
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København 27. September 1933.

Nr. 39.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle køl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre 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*, staar disse i *Parenthes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synsvide* er anført for en *Øjehøjde* af 5 *Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*, *Afstande* i *Semil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

---

## I. Østersøen.

2266. **Danmark. Gedser Rev Fyrskib. Oplysning om Ombytning.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/1786 1932 meddeles, at det Reservefyrs-kib, der for Øjeblikket er udlagt paa *Gedser Rev Fyrskibs Station* paa c.  $54^{\circ} 27' N.$   $12^{\circ} 11' E.$  forbliver paa *Stationen* indtil videre, saaledes at *Reservefyrs-kibets Udsende og Signaler* foreløbig maa betragtes som gældende for *Stationen*.  
(E. f. S. Nr. 37/1786 1932. *Danske Lods, Side 401. Fyr-Fort. Side 466.*)
2267. (T). **Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Lyckebyå Fyr midlertidig slukket.**  
(U. f. s. Nr. 38/2425. *Stockholm 1933.*)  
*Lyckebyå Fyr* paa c.  $56^{\circ} 11',4 N.$   $15^{\circ} 39',2 E.$  er for *Tiden* slukket.
2268. **Sverige E.-Kyst. Indløbet til Oskarshamn. Grimskallen Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 38/2478. *Stockholm 1933.*)  
*Grimskallen södra Fyr* paa c.  $57^{\circ} 16',4 N.$   $16^{\circ} 29',0 E.$  og *Grimskallen norra Fyr* paa c.  $57^{\circ} 16',5 N.$   $16^{\circ} 28',8 E.$  er forandret til samtidig at vise *Lys* med *En-Formørkelser* hver  $1,5^s$ , *Lys*  $0,75^s$ , *Mørke*  $0,75^s$ . Samtidig er *Lysevnen* betydelig forøget. *Synsvidden* for *Grimskallen södra Fyr* er nu 11 *Sm* for hvidt, 10 *Sm* for rødt og 9 *Sm* for grønt *Lys*. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 21/1276 og 36/2124 1933.)
2269. (T). **Sverige E.-Kyst. Kråkelund. Yttre Långö Redningsstation midlertidig ude af Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 38/2424. *Stockholm 1933.*)  
*Redningsstationen* paa *Yttre Långö* paa c.  $57^{\circ} 26',5 N.$   $16^{\circ} 43',5 E.$  er for *Tiden* ude af *Virksomhed*.
2270. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Grönö SE. Grund.**  
(U. f. s. Nr. 38/2423. *Stockholm 1933.*)  
En *Grund* med  $7,6 m$  *Vand* ved *Middelvandstand* er fundet 250 *m*  $127^{\circ}$  fra *Grönö udde Fyr*.  
*Grönö udde Fyr*: c.  $59^{\circ} 12',6 N.$   $18^{\circ} 34',2 E.$

- 2271. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Santosenkari. Fyr forandret.**  
(U. f. S. Nr. 26/654. Helsingfors 1933.)  
*Santosenkari* Fyr paa  $65^{\circ} 05' 43''$  N.  $25^{\circ} 02' 00''$  E. er forandret saaledes, at det lyser, som følger:
- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra c. $305^{\circ}$ til c. $311^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pej. fra c. $358^{\circ}$ til c. $53^{\circ}$ .                  |
| 2. Hvidt i — - c. $311^{\circ}$ - c. $312^{\circ}$ .        | 7. Grønt i — - c. $53^{\circ}$ - c. $104\frac{1}{2}^{\circ}$ .             |
| 3. Rødt i — - c. $312^{\circ}$ - c. $340^{\circ}$ .         | 8. Hvidt i — - c. $104\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $107\frac{1}{2}^{\circ}$ . |
| 4. Grønt i — - c. $340^{\circ}$ - c. $352^{\circ}$ .        | 9. Rødt i — - c. $107\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $118^{\circ}$ .             |
| 5. Hvidt i — - c. $352^{\circ}$ - c. $358^{\circ}$ .        |  |
- Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 36/2128 1933.)
- 2272. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Keskiniemi Fyr forandret.**  
(U. f. S. Nr. 26/655. Helsingfors 1933.)  
*Keskiniemi* Fyr paa  $65^{\circ} 04' 48''$  N.  $24^{\circ} 39' 30''$  E. er forandret og lyser, som følger:
- |  |
|--|
| 1. Grønt Lys med En-Fmk. i Pej. fra c. $82^{\circ}$ til c. $102^{\circ}$ . |
| 2. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. $102^{\circ}$ - c. $106^{\circ}$ . |
| 3. Rødt Lys med En-Fmk. — - c. $106^{\circ}$ - c. $121^{\circ}$ .          |
| 4. Grønt Lys med En-Fmk. — - c. $121^{\circ}$ - c. $136^{\circ}$ .         |
| 5. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. $136^{\circ}$ - c. $175^{\circ}$ . |
| 6. Rødt Lys med En-Fmk. — - c. $175^{\circ}$ - c. $185^{\circ}$ .          |
| 7. Afvekslende hvidt og rødt Lys — - c. $185^{\circ}$ - c. $219^{\circ}$ . |
- Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 38/2229 1933.)
- 2273. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Stånggrund Fyr tændt.**  
(U. f. S. Nr. 26/656. Helsingfors 1933.)  
*Stånggrund* Fyr paa  $60^{\circ} 43' 30''$  N.  $21^{\circ} 02' 04''$  E. er tændt.
- 2274. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödskär Havnefyr tændt.**  
(U. f. S. Nr. 26/657. Helsingfors 1933.)  
*Rödskär* Havnefyr paa  $60^{\circ} 06' 55''$  N.  $21^{\circ} 39' 44''$  E. er tændt.
- 2275. (P). Finland. Finske Bugt. Kalbådgrund Fyrskib genudlægges.**  
(U. f. S. Nr. 26/651. Helsingfors 1933.)  
I Løbet af September d. A. vil Fyrskibet *Kalbådgrund* paa c.  $59^{\circ} 58' N.$   $25^{\circ} 36' E.$  blive genudlagt paa Station og Reservefyrskibet *Varamajakka I* inddraget. Paa Ombytningdagen vil Stationen være ubesat om Dagen.  
(E. f. S. Nr. 20/1227 1933.)
- 2276. Finland. Finske Bugt. Orrengrund og Tiiskeri (Digsjär) Fyr. Advarsel.**  
(U. f. S. Nr. 26/653 Helsingfors 1933.)  
Søfarende advares imod at forveksle Fyret *Orrengrund* paa c.  $60^{\circ} 16' N.$   $26^{\circ} 26' E.$ , som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ , med *Tiiskeri (Digsjär)* Fyr paa c.  $60^{\circ} 10' N.$   $26^{\circ} 15' E.$ , der viser hvidt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $8^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,2^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $6^s$ .  
(E. f. S. Nr. 31/1867, 31/1868 og 38/2230 1933.)
- 2277. (T). Finland. Finske Bugt. Uuraanportti norra Fyr midlertidig forandret.**  
(U. f. S. Nr. 26/652. Helsingfors 1933.)  
*Uuraanportti norra* Fyr paa c.  $60^{\circ} 37' N.$   $28^{\circ} 34' E.$  er midlertidig forandret og viser indtil videre hvidt, rødt og grønt, fast Lys.
- 2278. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 38/3419. Berlin 1933.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , er udlagt paa  $60^{\circ} 02' 10'' N.$   $29^{\circ} 22' 42'' E.$  — Tønden betegner Stedet for Kursændring paa Vejen fra *Priemny* Fyrskib ind i *Kronstadt* Ledefyrlinie.  
Om Spirtønden med sort Ballon, som hidtil har ligget paa ovennævnte Plads, er inddraget eller ej, vides ikke.  
(E. f. S. Nr. 24/1127 1932, Pkt. 1. Kort Nr. 277.)

2279. (T). Tyskland. Eckernförde Bugt. Eckernförde. Oplysning om midlertidigt Fyrs Plads.  
(N. f. S. Nr. 38/3415. Berlin 1933.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2233 1933 meddeles, at det deri omtalte midlertidige røde, faste Fyrs Plads paa Hovedet af den under Bygning værende Mole er  $54^{\circ} 28' 27''$  N.  $9^{\circ} 50' 46''$  E.  
(E. f. S. Nr. 38/2233 1933.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2280. Danmark. Sundet. Strandmøllen. Aflednings afmærket.  
Som Afmærkning for Yderenden af en Aflednings fra Kloakrensingsanlægget ved Strandmøllen er paa  $55^{\circ} 48' (30'')$  N.  $12^{\circ} 35' (20'')$  E. opført en Duc d'Albe i 2,2 m Vand.  
(Kort Nr. 285, 312, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 280.)
2281. Danmark. Sundet. København. Kapsejladsmærker inddraget.  
De tre sorte Stager med Blikflag mærket „K. S. U.“, og som midlertidig har været udlagt henholdsvis c. 950 m E. for *Hvidøe*, c. 1600 m NNE. for *Middelgrundts Fort* og c. 400 m SE. for Lystønden *Ryssen* er inddraget for Vinteren.  
*Hvidøe* Mærket: c.  $55^{\circ} 46',5$  N.  $12^{\circ} 37',0$  E.  
(E. f. S. Nr. 24/1472 og 35/2084 1933.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2282. Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Oplysning om Ombytning.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1517 og 25/1585 1933 meddeles, at det Reservefyrskib, der for Øjeblikket er udlagt paa *Anholt Knob* Fyrskibs Station paa c.  $56^{\circ} 46'$  N.  $11^{\circ} 52'$  E. forbliver paa Stationen indtil videre, saaledes at Reservefyrskibets Udscende og Signaler foreløbig maa betragtes som gældende for Stationen.  
(E. f. S. Nr. 24/1517 og 25/1585 1933. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 212. Fyr-Fort. Nr. 106.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2283. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Oplysning om Ombytning.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/1883 1933 meddeles, at det Reservefyrskib, der for Øjeblikket er udlagt paa *Horns Rev* Fyrskibs Station paa c.  $55^{\circ} 34'$  N.  $7^{\circ} 20'$  E. til sin Tid vil blive afløst af et Fyrskib, tilsvarende Reservefyrskibet, saaledes at den bekendtgjorte Efterretning, der er meddelt som midlertidig, i Realiteten maa betragtes som permanent.  
(E. f. S. Nr. 31/1883 1933. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 36.)
2284. (P). Holland. Scheveningen. Taagesignalstation flyttes.  
(B. a. Z. Nr. 217/2326. 's-Gravenhage 1933.)  
Den 1. November d. A. flyttes Taagesignalstationen paa S.-Molen paa c.  $52^{\circ} 06'$  N.  $4^{\circ} 16'$  E. over paa Hovedet af N.-Molen. Før Flytningen finder Sted den 1. November, gives fra Tid til anden Taagesignaler til Prøve fra N.-Molehovedet. De sidstnævnte Signaler afgives kun i godt sigtbart Vejr.  
(Kort Nr. 264.)

2285. **Holland. Middelbank. Mindre Dybde.**  
(B. a. Z. Nr. 216/2314. 's-Gravenhage 1933.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2239 1933 meddeles, at en Dybde paa 6,8 m er fundet paa 51° 44' 30" N. 3° 25' 04" E.  
(E. f. S. Nr. 38/2239 1933. Kort Nr. 264.)
2286. **Skotland. Forth Floden. Beamer Rock SW. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1466. London 1933.)  
Den røde Spidstønde paa c. 56° 00' N. 3° 25' W., c. 90 m SW. for *Beamer Rock* er permanent inddraget.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2287. **England S.-Kyst. Southampton Water. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 34. Trinity House, London 1933.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/2150 1933 meddeles, at de deri nævnte Forandringer i Afmærkningen i *Southampton Water* nu er foretaget.  
*West Bramble* Lystønde: c. 50° 47' N. 1° 19' W.  
(E. f. S. Nr. 36/2150 1933.)
2288. (P). **England S.-Kyst. Tamar Floden. Tilgrunding.**  
(N. t. M. Nr. 1488. London 1933.)  
En udstrakt Tilgrunding har fundet Sted i *Tamar* Floden N. for *Bull Point* Pier og strækker sig muligvis betydelig længere S. paa. Dybden er paa flere Steder 4,6 m mindre end angivet i Kortet. En Opmaaling af Stedet er i Gang.  
*Bull point*: c. 50° 24' N. 4° 12' W.
2289. **Skotland W.-Kyst. Firth of Solway. Southerness Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1465. London 1933.)  
*Southerness* hvide, faste Fyr er nedlagt.  
*Southerness*: c. 54° 52' N. 3° 36' W.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2290. **Island N.-Kyst. Hunafllói. Skagastrand S. Oplysning om Grund.**  
(A. f. s. Nr. 6/13. Reykjavik 1933.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/2151 1933 meddeles, at Navnet paa den der omtalte 18 m Grund paa 65° 46' 48" N. 20° 20' 45" W., c. 3 Sm S. t. W. for *Skagastrand* er *Hafstadabódi*.  
(E. f. S. Nr. 36/2151 1933. Kort Nr. 254 og 270. Islandske Lods, Side 122.)
2291. **Island N.-Kyst. Skagafjörður. Saudárkrókur. Ledefyr og Tværmærkefyr tændes.**  
(A. f. s. Nr. 6/16. Reykjavik 1933.)  
Fra 1. Oktober d. A. tændes nedennævnte nye Fyr, som følger:
1. *Saudárkrókur* Ledefyr.
    - a. Bagfyr: Rødt, fast Fyr paa den hvide Indsejlingsvarde med Firkant paa 65° 44' (43") N. 19° 39' (00") W.
    - b. Forfyr: Rødt, fast Fyr i Kirketaarnet paa 65° 44' (50") N. 19° 38' (45") W. Fyrene er overet i Pejling 227°.
  2. *Saudárkrókur* Tværmærkefyr.
    - a. Bagfyr: Grønt, fast Fyr paa den hvide Bagvarde med vandret, rødt Bælte og rød Trekant paa 65° 45' (35") N. 19° 39' (10") W., paa Øret.
    - b. Forfyr: Grønt, fast Fyr paa den hvide Forvarde med vandret, rødt Bælte og rød Firkant paa 65° 45' (20") N. 19° 38' (45") W., i Strandkanten. Fyrene er overet i Pejling 316°.
- Brændetid: Naar Skib ventes og paa Anmodning.  
(E. f. S. Nr. 36/4821 1930. Kort Nr. 254 og 270. Islandske Lods. Side 125. Fyr-Fort. Nr. 813 A.)



- 2292. Island E.-Kyst. Nordfjærdur. Nes Broer. Fyr tændt.**  
(A. f. s. Nr. 6/15. Reykjavik 1933.)  
Paa Broerne ved *Nes* paa c.  $65^{\circ} 08',7$  N.  $13^{\circ} 40',9$  W. er tændt 2 røde, faste Fyr, eet paa hvert Brohoved. Afstanden mellem Fyrene er  $10,5$  m. Flammens Højde:  $4,7$  m. Pæle. Brændetid: 1. August—1. Maj.  
(Kort Nr. 287, 270 og 214. Islandske Lods. Side 153. Fyr-Fort. Nr. 832 A.)
- 2293. Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmanø Yderhavn. Vragtønde inddraget.**  
(A. f. s. Nr. 6/14 Reykjavik 1933.)  
Den grønne Bøje, der hidtil har været udlagt W. for Vraget af Trawleren, som ligger sunket i c. 36 m Vand paa  $63^{\circ} 26'$  ( $35''$ ) N.  $20^{\circ} 15'$  ( $06''$ ) W., er permanent inddraget. Mindste Dybde over Vraget er c. 23 m.  
(E. f. S. Nr. 31/1744 1931. Kort Nr. 270, 314 og 322. Islandske Lods, Side 188.)
- 2294. Spanien NW.-Kyst. Ria de Arosa. Llagareos de tierra. Fyr tændt. Tønde inddraget.**  
(A. a. l. N. Nr. 1080. San Fernando 1933.)  
Paa Grunden *Llagareos de tierra* er paa  $42^{\circ} 33' 24''$  N.  $8^{\circ} 59' 02''$  W., i Nærheden af *Santa Eugenia de Riveira*, tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $1,2^s$ , Blink  $0,12^s$ , Mørke  $1,08^s$ . Flammens Højde:  $8,5$  m. Hvidt Taarn.  
Tønden, der tidligere afmærkede Grunden, er inddraget.
- 2295. Spanien NW.-Kyst. Ria de Arosa. Piedras del Sargo. Fyr tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 37/1079. San Fernando 1933.)  
Paa Stengrundene *Piedras del Sargo* er paa den E.-ligste af Stenene paa  $42^{\circ} 30' 18''$  N.  $9^{\circ} 00' 30''$  W., ved det N.-lige Indløb til *Ria de Arosa*, tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink. Flammens Højde:  $13,5$  m. Lysegraat Taarn.
- 2296. Spanien W.-Kyst. Pontevedra Bugt. Fyr tændt.**  
(A. a. l. N. Nr. 37/1081. San Fernando 1933.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2242 1933 meddeles, at Fyrene *Camouco* og *Picamillo* nu er tændt. c.  $42^{\circ} 24'$  N.  $8^{\circ} 55'$  W.  
(E. f. S. Nr. 38/2242 1933.)
- 2297. Afrika W.-Kyst. Marokko. Wadi Shu. Oplysning om Bølgebryder.**  
(N. t. M. Nr. 1485. London 1933.)  
Den S.-lige Bølgebryder paa c.  $34^{\circ} 16'$  N.  $6^{\circ} 41'$  W. er nu færdigbygget. Det grønne Fyr med En-Formærkelser er flyttet ud paa Hovedet af Bølgebryderen, og dets Plads er  $1,50$  Sm  $264^{\circ}$  fra *Mehediya* Baake.  
Løbet til *Quitra* er afmærket med Fyr og Lystønder.
- 2298. (T). Afrika W.-Kyst. Sherbro Floden. Tønde forsvundet.**  
(N. t. M. Nr. 1479. London 1933.)  
Den sorte Stumptønde „*Fairway No. 1*“ paa c.  $7^{\circ} 57'$  N.  $13^{\circ} 10'$  W. er forsvundet.
- 2299. (P). Afrika S.-Kyst. Kap Det Gode Haab. Taffelbugt. Fyr tændes.**  
(B. a. Z. Nr. 220/2360. 's-Gravenhage 1933.)  
Den 1. November d. A. tændes paa c.  $33^{\circ} 54',5$  S.  $18^{\circ} 26'$  E., ved N.-Siden af Indløbet til den nye Havn, et Fyr, der skal vise grønt Et-Blink hver  $1^s$ .
- 2300. Canariske Øer. Isla de Hierro. Punta Orchilla. Fyr tændes.**  
(A. a. l. N. Nr. 37/1083. San Fernando 1933.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/1895 1933 meddeles, at *Punta Orchilla* nye Fyr paa  $27^{\circ} 42'$  ( $13''$ ) N.  $18^{\circ} 09'$  ( $46''$ ) W. uden nærmere Meddelelse vil blive tændt i Slutningen af September d. A.  
(E. f. S. Nr. 31/1895 1933.)

- 2301. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Tenants Harbor Fyr nedlagt. Lys- og Klokketønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 36/2090. Washington 1933.)
1. *Tenants Harbor* Fyr og Taagesignal er permanent nedlagt. Fyrtaarnet forbliver staaende som Dagmærke.
  2. Sort Lys- og Klokketønde, *Tenants Harbor No. 1*, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, er udlagt i 18 m Vand paa 43° 57' (40") N. 69° 11' (00") W., c. 230 m 72½° fra *Tenants Harbor* Fyrtaarn.  
(E. f. S. Nr. 35/2100 1933.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2302. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Gaspar Stræde. Rev.**  
(B. a. Z. Nr. 216/2324. 's-Gravenhage 1933.)  
Et lille Rev, der er tørt ved Lavvande, ligger paa 2° 53' 03" S. 107° 00' 57" E., ved W.-Kysten af *Liat*.
- 2303. Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Lankayan Island NE. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1453. London 1933.)  
En Grund med 9,1 m Vand rapporteres at ligge paa c. 6° 34' N. 118° 00' E., 5,9 Sm 50° fra *Lankayan Island* Triangulationsmærke.
- 2304. Kina. Tai-chow Bugt. North Foreland Island (Tung-long-tao) NE. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 84. Shanghai 1933.)  
Et Skær med 1,2 m Vand ligger paa c. 28° 34' N. 121° 38' E., c. 1,03 Sm 309° fra Toppen af *North Foreland Island*.
- 2305. Kina. Yang-Tze Floden Munding. Tung-chow Kryds. Oplysning om Dybde. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 85. Shanghai 1933.)  
En Dybde paa 4,8 m rapporteres at findes paa c. 32° 00' N. 120° 47' E., 0,15 Sm 340° fra *Ching-tien Rocks* Lystønde. Indtil en yderligere Opmaaling af *Tung-chow* Kryds har fundet Sted, tilraades det at udvise den største Forsigtighed ved Besøgningen af nævnte Sted og Omegn.
- 2306. Kina. Shantung Forbjerg. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 82. Shanghai 1933.)  
E. f. S. Nr. 37/2223 1933 annulleres og erstattes med:  
Vraget af Dampskibet „*Too Nan*“, hvorover mindste Dybde er 15 m, ligger sunket paa 36° 52' 30" N. 122° 47' 30" E., 13½ Sm E. for *Mu-i-tau* (*South East Promontery*).
- 2307. Kina. Po-hai Bugt. Lan-mun-sha. Grund udvidet sig.**  
(N. t. M. Nr. 81. Shanghai 1932.)  
Grunden i Nærheden af *Lan-mun-sha* rapporteres at have udvidet sig 12 à 15 Sm NE. efter. En Sandtange, der er tør ved Lavvande, er fundet paa 38° 16' 30" N. 118° 21' 45" E., c. 27 Sm NW. for *Li-tsin-ho*. En Dybde paa 2,1 m fandtes paa 38° 18' 05" N. 118° 23' 30" E., c. 2 Sm NE. for Sandtangen.
- 2308. Korea E.-Kyst. Odechin Bugt. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1482. London 1933.)  
Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. 41° 23' N. 129° 47' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.

**2309. Japan. Indlandshavet. Takamatsu Ko. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1462. London 1933.)

*Takamatsu Ko* Fyr paa c.  $34^{\circ} 21' N.$   $134^{\circ} 03' E.$ , paa W.-Hovedet af N.-lige Bølgebryder, er forandret fra at vise Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Synsvidde: 11 Sm.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2310. Danmark. Smaalandsfarvandet. Møn N.-Kyst. Stege Havn. Havnereglement.**

Under den 20. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Stege Havn* (c.  $54^{\circ} 59' N.$   $12^{\circ} 17',1 E.$ ) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

Mod Nord vest: En Linie, udgaaende fra Skæringspunktet mellem Landgrænsen og Skellet mellem *Stege By* og *Stege Bys* Rødstensjorder, til Mærkebøjen paa Sejløbets W.-lige Side og samme Linies Forlængelse indtil Søomraadets SW.-lige Grænselinie.

Mod Syd vest: Landgrænsen, der dannes af en Indfatningsvæg beliggende i en Linie, parallel med og i 145 m Afstand fra den NE.-lige Kaj i „Ydre Havn“, og samme Linies Forlængelse mod NW. indtil Søomraadets NW.-lige Grænselinie.

For „Indre Havn“: Mod Syd øst: Rørbroen.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning N. til S. er følgende:

Nordre Havn, Ydre Havn, Sukkerfabrikshavn og den SE. for disse beliggende Indre Havn, til hvilken Sejladsen foregaar gennem en Klapbro.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 173.)

**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 Irish Coast Pilot.

R 2205 Black Sea. — Kerch—Yenikale strait.

R 2591 New Zealand. — River Waiho to Cape Foulwind.

**Tillæg.****I. Østersøen.****2311. Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Indløb tilsandet.**

Indløbet til *Hammerhavnen* er tilsandet saaledes, at Dybden nu kun er  $3,7 m.$  c.  $55^{\circ} 16',7 N.$   $14^{\circ} 45',7 E.$

(Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 431. Havnelods, Side 72).

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 2312. Danmark. Store-Bælt. Sprogø N. Kabel udlagt. Kabelbaaker opført. Telegrafbøjer inddraget.

1. Et nyt Søkabel er udlagt fra *Sjælland* til *Fyn*, c. 1,1 Sm N. for de N. for *Sprogø* tidligere udlagte Kabler.

Det nye Kabel udgaar fra Punktet  $55^{\circ} 21' (31'') \text{ N. } 11^{\circ} 06' (18'') \text{ E.}$  paa *Halsskov* og strækker sig c. 1600 m i Retning  $311^{\circ}$  til Punktet  $55^{\circ} 22' (06'') \text{ N. } 11^{\circ} 05' (09'') \text{ E.}$ , herfra c. 10400 m i Retning  $266\frac{1}{2}^{\circ}$  til Punktet  $55^{\circ} 21' (45'') \text{ N. } 10^{\circ} 55' (27'') \text{ E.}$ , herfra videre c. 6100 m i Retning  $240^{\circ}$  til Punktet  $55^{\circ} 20' (06'') \text{ N. } 10^{\circ} 50' (21'') \text{ E.}$  og endelig herfra c. 2200 m i Retning  $217\frac{1}{2}^{\circ}$  til Landingsstedet paa *Fyn* Siden paa  $55^{\circ} 19' (06'') \text{ N. } 10^{\circ} 49' (00'') \text{ E.}$ , ud for *Stjærneskansen*.

2. Som Afmærkning for N.-lige Grænse for Kabelfeltet er opført 2 Sæt Kabelbaaker, som følger:

Paa *Sjælland* Siden paa *Leje Odde*:

Forbaake:  $55^{\circ} 22' (10'') \text{ N. } 11^{\circ} 06' (50'') \text{ E.}$  Baakerne er overet i Pejling  $86\frac{1}{2}^{\circ}$ .

Paa *Fyn* Siden lige N. for *Christianslund* Skov:

Forbaake:  $55^{\circ} 19' (33'') \text{ N. } 10^{\circ} 48' (48'') \text{ E.}$  Baakerne er overet i Pejling  $236\frac{1}{2}^{\circ}$ .

3. Under Henviſning til E. f. S. Nr. 35/2116 1933 meddeles, at de deri omtalte Telegrafbøjer er inddraget.

(E. f. S. Nr. 35/2116 1933. Kort Nr. 190, 220, 221, 299 og 278. Danske Lods, Side 311 og 313.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKER KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| CARDIFF, The Exchange . . . . .   | } »Lamberte                |
| Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .  |                            |
| Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .   |                            |
| NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .                                      | } »Lambrose,<br>»Newcastle |
| Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .  |                            |
| Blyth, 19, Ridley Street . . . . .<br>West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . . |                            |
| GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .   | } »Lamberte                |
| Methil, 82, East High Street . . . . .  |                            |
| Burntisland, 20, High Street . . . . .  |                            |
| HULL, Prudential Buildings . . . . .  | »Lambrose                  |
| GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .   | } »Lambrose<br>»Grimsby    |
| Immingham, Dock Offices . . . . .   |                            |

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5



Forsikrings-Aktieselskabet  
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SO<sup>06</sup> TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

## Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amallegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLE. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

### O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND  
Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

### Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

### D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsenteret for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

### A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsenteret i København: Jørgen A. Rasmussen

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

### O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariløgere — Speditører  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat  
RÄFSÖ & MANTYLUOTO  
(Björneborg's District) FINLAND

Tel.-Adr. BYSTRÖM ULEABORG

ALLE CODER

### WILJO BYSTRÖM & CO.

SKIBSMÆGLERE og SPEDITØRER  
ULEABORG & HAUKIPUDAS  
Incl. Ijo — Røyttä

Lloyds Agenter. — Agenter for Nordisk Skibsrederforening og  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Vice-Konsulat for Nederlandene Norsk Vice-Konsulat



— Naval &amp; Mercantile Outfitters —

"SILVERVARER" giver Tilfredshed.

Før De køber andetsteds besøg da —

## SILVER'S

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.  
2, Bote Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
Independent Stevedores



Members of The Association of Finnish Stevedores.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 41

FREDAG 7. OKTOBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**BEMANDINGS-  
SKALA IGEN  
PAA TAPETET** Den danske Skibsfart, den nordiske Skibsfart, den internationale Skibsfart er nødstedt. Der sejles med Tab, mange Skibe er lagt op, endnu flere burde lægges op, men af Hensyn til Officerer og Besætning kvier Rederne sig derved, naar altfor store Tab kan undgaas. Dette Tidspunkt har de nordiske Navigatørkongresser, der omfatter Sammenslutningerne af Skibsofficerer fra de fire skandinaviske Lande, ment at være det psykologiske til at fremsætte nye Krav til Rederne. Paa et Bestyrelsesmøde i Stockholm har de vedtaget følgende Resolution:

»Styrelsen for Nordisk Navigatørkongres beklager alvorligt, at der i de nordiske Lande endnu ikke er indført en Bemandsingskala, hvorved der foreskrives en betryggende Bemanding af Skibe, idet Bemandingen som Følge heraf uafbrudt formindskes til Skade for Sikkerheden paa Søen. I Betragtning af Spørgsmaalets alvorlige Betydning i Særdeleshed for Sikkerheden for de Ombordværendes Liv henstiller Styrelsen indtrængende til de nordiske Landes Regeringer snarest muligt at lade udarbejde og ved Lov fastsætte Regler for Bemanding af Skibe saavel i kvantitativ som i kvalitativ Henseende.«

I den danske Skibsførerforenings Medlemsblad, hvori den nævnte Henvendelse fra Navigatørkongressen omtales, gøres der ogsaa Rede for den danske Skibsbemandskommissions Arbejde. Kommissionen, der blev nedsat den 11. Decembere 1925, holdt en Række Møder, der resulterede i, at man den 9. Marts 1926 nedsatte et Arbejdsudvalg, bestaaende af Repræsentanter for Søfartsministeriet samt Direktør *Maeguard*, Rederiforeningen, Kaptajn *Hagelberg*, Skibsførerforeningen, Maskinmester *Rasmussen*, Maskinmestrenes Forening, og Forretningsfører *Jacobsen*, Søfyrbødernes Forbund. Derefter ophørte imidlertid saavel Udvalgets som Kommissionens Arbejde indtil Oktober 1930, da Udvalget atter traadte i Virksomhed i Anledning af den nylig undertegnede Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, og der fandt nu en Række Møder Sted i Udvalget, som afsluttedes i Marts 1931. Paa et af de sidste Udvalgsmøder forelagde Skibsførerforeningens Repræsentant et af ham og Styrmandsforeningens Repræsentant udarbejdet Forslag til en Minimums-Skala for Bemanding af danske Skibe.

Da Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen efter den foreløbige Bestemmelse skal træde i Kraft den 1. Januar 1933, har de Søfarendes Organisationer for nylig rettet Henvendelse til Søfartsministeriet med det Formaal at faa Bemandsingskommissionen indkaldt til afsluttende Møde, og Arbejdsudvalget har nu paany genoptaget Arbejdet.

Som bekendt er Norge det eneste Land, som har en lovfæstet Bemandsingskala. Ingen vover i Alvor at hævde, at den har bidraget til Sikkerheden til Søs — den norske Forlisprocent er som bekendt større end den danske, skønt begge Landes hører til de laveste.

Norge, og det er ikke Rederne alene, har gjort maaltbevidste Forsøg paa at blive af med samme Bemandingsskala. Det er ganske vist ikke lykkedes — det er altid svært at blive den Art Love kvit — men Loven er i de sidste Aar blevet saa gennemhullet af Undtagelsesforordninger, at den nærmest maa betragtes som et etnografisk Kuriosum. At grave dette støvede Krav op paa det nuværende Tidspunkt af den danske Skibsfarts Historie tør nok siges at være det mest ejendommelige Forsøg paa at hindre de oplagte Skibe i at komme ud igen — det kan blive svært nok endda!

#### IGENNEM KIELER-KANALEN, ELLER SKAGEN RUNDT

Det ansete *Kieler Zeitung* fortæller i en i mere end een Henseende interessant Artikel, at det store svenske Rederi »Svea« i disse Dage har besluttet at spare de høje Kieler Kanal Gebyrer, og at dets Skibe i Fremtiden, i alt Fald paa Hjemfarten, vil gaa rundt om Skagen. Ogsaa i den danske Presse, fortsætter Bladet, findes Klager over de høje Kanalafgifter, og at det skulde være billigere at indtage Proviant og Bunkers i Helsingfors eller Helsingør i Stedet for i Holtenau. Desuden spiller Tiden ikke saa stor Rolle i disse Depressionstider. Bladet fortæller ligeledes, at man i skandinaviske Rederikredse ad praktisk Vej har ført Bevis for, at man sparer 230 Rmk. ved at lade en 2,000 Tonner gaa Skagen rundt (860 Rmk. i Kanalafgifter minus 630 Rmk. i Kulmerforbrug og Tidstab etc.). *Kieler-Bladet* beskæftiger sig dernæst med den tyske Regerings Holdning til de skandinaviske Krav. Det paagældende Ministerium henviser til, at Sparekommissæren har krævet Afgifterne forhøjet. Nedsættelse af disse vilde blive katastrofalt for Kanalens Økonomi. Og hvilken Sikkerhed, spørger Bladet, har man for, at Skandinaverne vilde benytte Kanalen, hvis Afgifterne nedsattes? Bladet tilføjer, at i tyske Skibsfartskredse kan man ikke indse, hvorfor den internationale Skibsfart skulde subventioneres paa Tysklands Bekostning, og at man der havde det Indtryk, at de skandinaviske Rederier kun vilde bluffe.

Man kan vist trygt sige, at de fleste tyske Rederier er i Favør af de skandinaviske Krav, og ikke indtager den Holdning, som *Kieler Zeitung* antyder. I *Scandinavian Shipping Gazette* fremsatte en fremragende tysk Reder for et Par Uger siden i alt Fald Kravet om Nedsættelse af Kanalafgifterne. Mange tyske Skibe følger den skandinaviske Rule om Skagen i Stedet for at gaa igennem Kanalen, og det er næppe gjort for at

bluffe, men af den gode Grund, at man i Tider som disse ikke har Raad til undgaelige Ekstraudgifter.

En anset dansk Reder hævder overfor *Dansk Søfarts Tidende*, at der er intet bluff over de skandinaviske Rederiers Holdning. Selvfølgelig vilde de hellere gaa igennem Kieler Kanalen, hvis de havde Raad dertil. Men som Forholdene ligger, kan han trygt sige, at samtlige Kul- og Træ-slæbende Skibe til og fra Østersøen nødvendigvis maa vælge at runde Skagen. Han havde selv for ganske nylig en Damper paa 2,100 Tons Dødvægt igennem Kanalen. Havneafgifterne for denne beløb sig til £37.0.0. Turen Skagen rundt vilde have taget hans Skib  $\frac{3}{4}$  Døgn længere, og hans samlede Udgifter paa dette Skib pr. Døgn, Merforbrug af Kul inklusive, andrager £22.10.0. Altsaa en meget stor Besparelse at gaa rundt om Skagen.

Hvis Afgifterne i Kieler Kanalen blev nedsat saa radikalt, at en 2,000 Tonner kunde gaa igennem for £20, vilde Kanalen, efter paagældende Reders Opfattelse, opleve en mægtig Renæssance. I vore Dage kan man ikke forøge Omsætningen ved at sætte Priserne op.

#### OPLÆGNING

#### ELLER

#### OPHUGNING

Chamber of Shipping's særlige Komité holdt Møde i Fredags om Spørgsmaalet den overflødigste Tonnage. Det viste sig ved denne Lejlighed, at de engelske Redere ikke har kunnet blive enige om Lord Essendon's Forslag om Oplægning. Man enedes imidlertid om at modificere den Essendonske Plan og søge at skabe Tilslutning til denne, eller at forsøge at samle Rederne om en Ophugningsplan, som nu vilde blive udarbejdet i Detailler.

Scandinavian Shipping Gazette's Hamburg Korrespondent erfarer, at den tyske Regering har, for at bruge en Vulgarisme, slaet sig i Tøjret med Hensyn til de 12 Millioner Reichsmark Subvention til Ophugning af 400,000 Tons gamle Skibe. De 12 Millioner maa ikke betragtes som Subvention, men som et Laan, der skal tilbagebetales af de paagældende Rederier, naar Tiderne har bedret sig. Denne Opfattelse har unægtelig været en stor Skuffelse for de tyske Redere, og hvis denne opretholdes, vil mange tyske Redere over Hovedet ikke lade deres Skibe hugge op. De betragter denne Nyorientering som et Tillidsbrud, dobbelt grelt paa Baggrund af de kolossale Subventioner til det tyske Landbrug. Den tyske Rederiforening vil nu tage Sagen op med Regeringen og søge at bevæge denne til at staa ved sit oprindelige Tilbud.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### VORE NORSKE BRØDRE

Man har i stor Udstrækning toldbeskattet Varer, som kom fra Lande, man ikke syntes særlig om. Tidligere har dette ikke i større Udstrækning ramt os, naar vi saa bort fra den danske Hermelik- og Huinertold for nogle Aar siden. Men nu har vi faaet at føle denne Form for Toldpolitik. Vi er opmærksom paa den, og det er givet, at dersom man tvinger os ud af vor liberale Holdning i handelspolitisk Henseende, bliver vi nødt til at tage denne specielle Praktisering af Mestbegunstigelsestraktaterne i Betragtning. Vi vil ved at studere Handelsstatistikken sikkert finde, at vi har rig Anledning til at udøve den samme Form for toldpolitisk Nabovenlighed.

*Norges Handels- og Sjøfartstidende.*

### KAN FRAGTRATERNE SÆTTES OP?

Den Lethed, hvormed Prisen paa en gangbar Vare som for Eks. Benzin med et Pennestrøg kan sættes op med 40 Procent, maa faa Redernes Tænder til at løbe i Vand. Men det sætter ogsaa et Eksempel. Et saadant Resultat kan kun opnaas ved Enighed mellem Majoriteten af de Mennesker, der har med Salget af Benzin at gøre.

Naar man kan naa til Enighed om Aftaler af en saadan

Rækkevidde, at de for det købende Publikum medfører en Ekstraudgift paa mange Millioner Pund, er der saa ikke ogsaa Mulighed for, at Aftaler af lignende Karakter kan bringes i Stand mellem Rederne? Automobilisten kan indse, at der med den nuværende Pris paa Benzin ikke kan være nogen Fortjeneste, og ser derfor paa Forhøjelsen med Sindsro. Ligeledes er de nugældende Fragtrater urimeligt lave, saa at den Virkning en moderat Forhøjelse vilde have paa Salgsprisen af de forskellige transporterede Varer paa disses Afsætningsmarkeder, er minimal. Men da ethvert Rederi i Øjeblikket ligger i Konkurrence paa Kniven med de andre Rederier, benytter Afskiberne sig deraf og afskiber deres Varer til Rater, som de véd ikke kan betale sig.

Enkelte fremragende Redere har ogsaa gjort sig til Talsmænd for saadanne »working agreements«, men de svares altid med Papegøjeskriget »det lader sig ikke gøre«. Er der nogen, der virkelig for Alvor er gaet i Lag med at undersøge, om det lod sig realisere eller ej? Den nuværende Stilling er fuldkommen fantastisk. Det købende Publikum er villig til at betale mere for at faa Varerne transporterede, men Rederne nægter, grundet paa den individualistiske Politik, de er staaet ind paa, at gøre noget for at opnaa en almindelig Prisstigning.

*The Motor Ship.*



## FLERE SKIBE I FART?

Maskinmestre og Styrmand gaar med til frivillig Løn-Reduktion for Medlemmer, der kommer i Arbejde

Ved Forhandlingsmøder, der i den seneste Tid har været afholdt mellem Dansk Dampskibsrederiforening paa den ene Side og Maskinmesterforeningen og Dansk Styrmandsforening paa den anden Side, er der opnaaet Enighed om en Ordning, der træder i Kraft med det samme. Herefter skal de Medlemmer af Maskinmesterforeningen og Dansk Styrmandsforening, der faar Hyre om Bord paa oplagte Skibe, afgive 10 pCt. af deres Gage. Det drejer sig om en Foranstaltning, der tager Sigte paa at faa flere Skibe i Fart. I Øjeblikket er oplagt ikke mindre end 93 Dampere.

I Foraaret har været forhandlet mellem Rederne og de paagældende to Organisationer om en lignende Ordning, men Forhandlingerne førte ikke til noget Resultat, fordi Rederne mente, at en Lønreduktion, om den skulde faa nogen Betydning, burde være generel. Maskinmestrene og Styrmandene har imidlertid fastholdt deres Tilbud, og ved de nu genoptagne Forhandlinger er det blevet til Virkelighed. Man maa nu stille sig Haab til, at det vil faa Betydning ved Indskrænkning af Arbejdsløsheden.

Ordningen kan tidligst opsiges med en Maanedes Varsel til 1. Februar 1933.

Mellem Skibsførerforeningen og Rederiforeningen bestaar ingen kollektive Aftaler. Engagementerne ordnes mellem de enkelte Redere og deres Skibsførere. Der har dog fra Skibsførerforeningen været foretaget Henvendelse i nogle Tilfælde, hvor man har haft Indtrykket af, at enkelte Skibsføreres Løn var bragt urimeligt langt ned under Henviisning til Krisesituationen. Og disse Tilfælde skal være ordnet ved Forstaaelse fra Rederiforeningens Side.

Sømændene og Søfyrbøderne erklærede for deres Vedkommende under Forhandlingerne i Foraaret ikke at ville gaa med til frivillig Lønreduktion for at faa flere Folk i Arbejde.

Formanden for Maskinmesterforeningen, Hr. K. A. Rasmussen udtaler, at man er gaaet med til Lønnesættelsen for at hjælpe nogle af de arbejdsløse Kammerater i Fart igen. Maskinmestrene har 400 arbejdsløse Medlemmer, hvoraf 300 er søfarende, og Styrmandene 300 Arbejdsløse. Antagelig vil Reduktionen betyde en Besparelse paa 200 til 500 Kr. maanedlig for et Skib efter dets Størrelse og Bemanding.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 4. Oktober 1932.

De sidste Par Ugers livligere Fragtmarked har bevirket, at en Del af de oplagte Skibe er kommet i Fart igen, og forhaabentlig kan Situationen yderligere forbedres, saaledes at disse Skibe, og nogle flere af de endnu oplagte, kan gøre Regning med fortsat og genoptaget Sejlads og ikke nøjes med en enkelt Rejse eller to. Hidtil er Raterne desværre ikke steget i nogen nævneværdig Grad, og det er virkelig ikke opmuntrende, naar et saa fjært liggende Marked som Australien kan tiltrække Ballasttonnage i ubegrænsede Mængder til 26/9 à 27/- fra Vestlandet, 28/6 à 29/- fra Sydlandet. Disse Rater ligger sikkert betydelig under hvad Befragterne havde regnet med, og ifjor var Aabningsraten ogsaa ca. 2/6d. højere. La Plata er gaaet en 6d. frem i Ugens Løb og baade Pacific-Montreal-Sortehavet og enkelte andre Markeder lader til at komme godt med og Raterne er fastere. Trælastmarkedet maa ogsaa siges at være en Kende livligere, ligeledes Kul ud til Middelhavet og i de hjemlige Farvande, men de nuværende Rater kan ikke give Balance.

## TRÆLASTMARKEDET

Til Trods for en noget større Efterspørgsel fortsælter Raterne paa det samme lave Niveau, selv for November Lastning indikeres og desværre ogsaa akcepteres Fragter, som ikke ligger mange pence over Dagsraten.

Slutninger: 600 Std. Gefle/Dunkirk 32/-. 650 Std. Kotka/Cardiff 34/-. 700 Std. Kalix/London 34/-. 650 Std. Sundsvall/London 32/-. 775 St. Sundsvall/London 31/9. 600 Std. Kotka & Trångsund/London 28/-. 950 Fv. Yxpila/Antwerpen 29/-. 800 Fv. Bjørkø/W. Hartlepool 29/6d.

Noteringer: 1/1,200 Std. Uleåborg & Brahestad/Sharpness 32/-. 1/1,100 Std. Trångsund/Sharpness 30/31. 7/900 Fv. upper Finland/Bristol Kanalen 33/- 34/-. 1,000 Std. Yxpila/London 28/6d. 29/-.

Leningrad: 1,500 Fv. E.C. 32/-. 900 Std. Amsterdam 39/-. 850 Std. Hull 39/-. 3,000 t. heavy grain U.K. Kont. 8/-.

Hvidehavet: Archangel: 1/1,200 Std. Holland 47/6. 1,000 Std. Hull 47/6 48/9d.

Canada: 8/900 Std. Miramichi/W.B.E.I. 50/-. 5/650 Std. Parrsboro 52/6 53/9.

## KUL, KOKS ETC.

Danzig/Holbæk noterer 5/- 2,400 T. og 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 25/ 2,600 T. Aarhus, 5/3 5/6d. 1,450 T. Masned Sund. En hel Del Slutninger er gjort til irske Havne, bl. a. 2,300 T. Dublin 6/3, 1,800 T. 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1,000 T. Limerick 9/6, alt med fri Losning, og til nordfranske Havne gaar der ganske meget. Raten til Rouen ligger omkring 5/6 3/3,500 T. 6/6 2,000 T. London/Kbhvn. 15/2,000 T. Koks udbydes til ca. 7/- og lignende fra Tync. Antwerpen/god dansk Havn 500 T. Koks 9/-: Glasgow/Nykøbing F. 1,150 T. Koks 7/6. Forth/Horsens 1,600 T. Kul 5/3, Forth/god dansk Havn 2/2,300 T. 4/6, 3,000 T. 4/3, Forth/Aalborg 28/3,000 T. 4/3d.

## MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked har igen været bedre repræsenteret, men Raterne undergaar ikke store Forandringer. Fra Østkysten til Vest Italien betales ca. 6/3 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Alexandria 6/- og fra Wales til Vest Italien rapporteres 2,600 T. 7/6, 2,800 T. 7/-, 5,800 T. 6/3, 7,000 T. 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. og 10,000 T. 5/6; Barcelona 2,000 T. 9/-, Øerne 3,100 T. 7/-. Rotterdam/Marseille 5/6,000 T. 7/6d., Vest Italien 4/5,000 T. 6/3. Af hjemgaaende Afslutninger bemærkes: Sfax/Ghent 4,800/6,000 T. 34 Frcs., Casablanca/Sorel 6/7,500 T. 10/-, Trapani/Vest Norge 3,500 T. Kr. 9.50/9.75, Sortehavet/Kontinent 10/- i de fleste Tilfælde, enkelte 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. Oktober, 9/6d. November. Donau har faaet endnu nogle Baade til 14/- B/H, 13/6 A/R, 14/9 U.K., 16/- Danmark, men Markedet er nu lidt fastere og prompte Baade er i Særdeleshed mere værd.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

For Kul fra U.K. eller Kontinentet til St. Lawrence kan placeres en Del Baade, og Raterne har været lidt fastere i den sidste Tid; store Baade faar ca. 6/3, 3/4,000 Tonnere 6/6 6/9 og til St. John N.B., Lastning paa Forthet, betales 8/6 for 3,000 T. Wales/Three Rivers 2,300 T. Koks 10/-. Montreal/U.K. er kommet

op i ca. 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., A/R 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. Hamburg 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. og et Par smaa Baade 13/1,500 T. fik 20 c. fra Søerne til U.K. Option Skandinavien 23 c. Cuba betalt 13/6 for 8,000 T. til U.K. Cont. Oliekager Gulfen/Danmark rapporteres pr. Novbr. til \$3.90.

Vancouver/Østen lægger Beslag paa en hel Del Baade. Raten \$2.35 Canadian currency, er just ikke pralende, heller ikke 23/- til U.K. Cont., og for sidstnævnte Forretning gaar Tonnagen ud i Ballast fra denne Side.

#### SYDAMERIKA

Ingen Forandring i de udgaaende Kulrater og kun yderst lidt bedre i det hjemgaaende Marked, men Chancen for en yderligere Fremgang er absolut tilstede. For mindre Baade betales 17/3 17/6 fra up River til U.K. Cont., 3d. à 6d. bedre end i forrige Uge og til A/R er Raten oppe i 16/- Oktb., 15/6 Oktb./Novb. for Baade paa 8/9,000 T.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybdor ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtelønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeproner og en stor Auklionshal liggende lige ved Kaien. Specielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglværkshavnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motor-olie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lods-penge betales efter Skibets Dybtgaaende. Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading, i Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskijsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Korniosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wala) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### ØSTEN

Fra Australien har der været en forholdsvis livlig Forretning paa Basis af 27/6 Sydney, 26/9 27/- Vest og 28/9 29/- Syd pr. December/Januar. Dalny/R-Hburg maatte op i 27/9 for 7,300 T., 28/6 small parcel. Saigon opererer til 26/6 U.K., 30/- Cuba, og Madras/Kontinent 25/6 à 26/-.

### TIMECHARTER

Trip: 10,500 T. del. Staterne redl. U.K. Cont. via Gulf 45 c. 9,400 T. del. Gulfen/redl. U.K. Cont. 65 c. 3,900 T. N. York redel. U.K. Cont. \$1.10. Vest Indien: 2,800 T. Rundrejse 90 c. 4,150 T. Rundrejse 65 c. 5,060 T. Rundrejse 60 c.

Tank: Adskillige Afslutninger rapporteres fra Sortehavet, Gulfen og Staterne til samme ufordelagtige Rater og Betingelser.

### FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar. ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjerglagsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 4 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, 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. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris 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.



### Til Eftersyn

D. F. D. S.s Dampere »J. C. Jacobsen« er gaaet til Eftersyn ved Helsingør Skibsværft.

### Tre Dampere grundstødt og sunket

En alvorlig Soulykke indtraf i Lørdags i Østra Varkan paa finsk Side. I Taage og høj Sø strandede 3 Dampere om Aftenen paa den nordlige Side af Valsøerne, 16 Distancemil fra Holhøgd Fyrskib. Dampere »Start«, »Georgios« og »Else« kom i den høje Sø i en farlig Situation. Besætningerne forblev hele Søndagen om Bord i Skibene. Fyrmesteren paa Holhøgd Fyrskib har set de strandede Skibe, der laa meget højt. Vindstyrken var oppe paa 18 Sekundmeter. »Start« var fra Gøteborg og er paa 120 Registertons og var paa Vej fra Kemi til England med 600 Standard Træ. Besætningen er 18 Mand.

De tre grundstødte Dampere er gaaet under. Det lykkedes at bjærge Besætningerne fra den svenske Dampere »Start« og den finske Dampere »Else« om Bord i Fisker-Motorbaade, medens det først efter fortvivlede Anstrengelser lykkedes at redde den græske Besætning paa 30 Mand.

Bjærnings-Flotillen havde allerede opgivet alt Haab om at redde Besætningen, som stod sammenstuvet paa Dampere Kommandobro, som det iskolde Vand slog op over. Det sidste, Besætningen bad om, inden Radioen kom i Uorden, var, at der snarest maatte blive sendt Flyvere ud for at redde dem, og der blev straks gjort Forsøg herpaa, men Forsøget mislykkedes paa Grund af Snevejr. Fisker- og Motorbaade gjorde forgæves Forsøg paa at nærme sig Dampere, men Forsøgene mislykkedes totalt, og Baadene havde det største Besvær med at klare sig selv.

Da viste der sig pludselig en 60-aarig Lods, som sammen med tre andre modige Mænd i en af Redningsbaadene udførte en Bedrift, som ingen før havde forsøgt. De sejlede ind mellem Brændingerne med den Risiko, at Baaden hvert Øjeblik kunde blive slaet itu, og fiskede i Løbet af et Par Timer en efter en de græske Sømænd op, der styrtede sig i det iskolde Vand. Mange af disse var i en frygtelig Tilstand. Redningsbaaden kunde imidlertid kun tage tyve Personer ad Gangen, og de tilbageværende af Besætningen blev reddet i alleryderste Øjeblik. Lige efter at den sidste Mand af Besætningen havde styrtet sig i Havel, blev Dampere slaet sonder og sammen, men da var alle 30 Mand reddet. De Reddede kom straks under Lægebehandling om Bord paa en af Bjærningsdampere, men det er uvist, om alle vil kunne overleve den forfærdelige Katastrofe.

### Strejken i Gdynia

Angaaende Strejken i Gdynia meddeles, at Parterne endnu ikke er kommet til Enighed om Belingelserne. Man er imidlertid kommet overens om at lade Sagen gaa til Regeringen til Voldgift, og derfor er den foreløbige Overenskomst, som udløb den 30. September, prolongeret for en Maaned.

## SKIBSTRAFIKEN OG VAREOMSÆTNINGEN OVER GDYNIA HAVN I JULI MAANED 1932

Den samlede Indførsel androg 40,465.6 t. mod 26,482 t. i Juni, altsaa en Opgang paa 50 pCt. Den samlede Udførsel androg 436,628.2 t. mod 361,706 t. i Juni eller en Opgang paa 21 pCt.

Af vigtige Indførselsvarer skal nævnes c. 10,300 t. Ris, c. 13,300 t. Thomasmel, c. 7,900 t. gammelt Jern, c. 1,900 t. Bomuld, medens de vigtigste Udførselsvarer bestod af c. 6,400 t. Sukker, c. 5,700 t. Bacon, c. 1,300 t. Pølsevarer, c. 7,100 t. Træ, c. 402,700 t. Kul incl. Bunkerkul, c. 2,800 t. Koks, c. 4,300 t. Gødningssstof, c. 2,000 t. Skinner, c. 1,600 t. Zink.

Der indløb i Maanedens Løb 346 Skibe med 257,441 N.R.T. mod 387 Skibe med 216,400 N.R.T. i Juni. Den danske Tonnage androg 48 Skibe med 32,356 N.R.T. og slaar denne Gang som Nr. 3 efter Sverige med 111 Skibe med 73,600 N.R.T. som Nr. 1 og Polen med 44 Skibe med 54,721 N.R.T. som Nr. 2.

### Større polsk Kulproduktion

Fra Varsjava meldes, at der i de tre store polske Kul-felter hidtil i Aar er produceret 17,594,000 Tons Kul, hvilket er 22.8 pCt. mere end der var produceret paa samme Tid ifjor.

### Lille Nedgang i Arbejdsløsheden

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede ledige den 30. September 121,633, heraf var 24,475 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløsesforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 121,912 og 24,025.

## DEN INTERNATIONALE NYORDNING AF RADIOFYRENE

I Fyrdirektør Paul Sinding's interessante Udredning af den Internationale Nyordning af Radiofyrene i »Dansk Søfarts Tidende« for 23. September 1932 (39. Aargang Nr. 39), har der i sjette Linie forneden t. h. paa Side 455 indsneget sig en lille Trykfejl. Der staar: Nr. 4 00,06 —«. Man læse: Nr. 1 00,06 —«.

## PERSONALIA

### 60 Aar

En af Dampskibsselskabet »Dannebrog«s ældste Førere, Kaptajn N. Petersen, fyldte i Onsdags 60 Aar. I over 40 Aar har Kaptajn Petersen været ansat i Rederiet C. K. Hansen, hvor han er meget afholdt.

### Tre F. D. S. Jubilæer

Maskinmester Hans Edvard Teglers blev den 1. Oktober 1907 ansat i Det Forenede Dampskibs-Selskab som Maskin-assistent i s.s. »Oscar II« og forfremmet til Undermaskinmester fra 14. Marts 1911.

Mester Teglers er for Tiden ansat i s.s. »M. G. Melchior« som 2. Mester.

Maskinmester Christian Absalon Christensen blev den 3. Oktober 1907 ansat i Selskabet som Maskinassistent i s.s. »Orik« og forfremmet til Undermaskinmester fra 11. Maj 1910.

Maskinmester Poul William Storm blev den 9. Oktober 1907 ansat i Selskabet som Maskinassistent i s.s. »Læso« og forfremmet til Undermaskinmester fra 4. Juni 1910.

Han udnævntes til 1ste Maskinmester fra 14. Maj 1930 og er nu ansat i s.s. »Toms«.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	44	54,721
Danzig	16	2,717
Norge	14	12,884
Amerika	3	9,773
England	6	8,701
Danmark	48	32,356
Estland	10	4,650
Finland	14	10,252
Grækenland	3	7,565
Holland	5	3,286
Litauen	1	392
Lettland	9	5,681
Tyskland	62	30,863
Sverige	111	73,600

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

HOBRO

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon . . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÅKLER SKEPPSMÅKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
HOLBÆK  
Telefon Nr. 166  
Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

KALUNDBORG

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“.— STATS-TELF. 10.— TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

BANDHOLM

KJØGE

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

ESBJERG

KOLDING

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÅKLER  
ESBJERG

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

FAABORG

KØBENHAVN

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse. NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**

Telegr.-Adr.: Edsv. Skibsmægler: Telefon Nr. 19  
Malteand **HADERSLEV** (2 Linier)

LLOYD'S SUB AGENT.

Agent for

Det forenede Dampskibsselskab A/S, København.  
DANSKE LLOYD, København.

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusen«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

### Næsten 400 franske Skibe lagt op

Den officielle Statistik viser, at der den 1. September laa oplagt i franske Havne 392 Skibe paa i alt 1,1 Million Brutto Tons, den største Oplægning siden 1922, og en Stigning fra den 15. Juli paa 11 pCt. Der ligger oplagt 29 Passagerlinere, 276 andre maskindrevne Skibe, 42 Sejlskibe og Resten mindre Fartøjer. I Udlandet er oplagt fire franske Skibe paa i alt 8103 Tons, og i franske Havne ligger 12 fremmede Skibe lagt op.

### Kuludførslen over Gdynias Havn i Juli Maaned 1932

Ifølge en fra Vicekonsulatet i Gdynia modtagen Beretning udførtes der i Juli Maaned over Gdynias Havn 376,585.5 t. Kul, deraf til Danmark 54,848.5 t. mod 327,987 t., deraf til Danmark 39,920 t. i Juni Maaned 1932.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Algier .....	12,750
Argentina .....	5,270
Belgien .....	5,630
Danmark .....	54,848.5
Finland .....	34,268
Frankrig .....	12,515
Letland .....	7,630
Norge .....	52,596
Sverige .....	191,078
	<hr/>
	376,585.5

### Motor-Skonnerten »Nordborg« sejlet i Sænk i Nordsøen

Ifølge Telegram, indløbet til Skibsreder E. C. Hansen i Svendborg, er den firemastede Motorskonnert »Nordborg«, der er hjemmehørende paa Thuro, Søndag Aften sunket i Nordsøen efter Kollision med en stor ukendt Fragtdamper.

Kollisionen skete ved 10-Tiden i Mørke, saaledes at det ikke lykkedes at konstatere Navnet paa den paagældende Fragtdamper, der, skønt »Nordborg«s Kaptajn gav Fare-signal, fortsatte upaavirket heraf.

»Nordborg« havde lidt svær Skade, men Kaptajnen mente, efter en hurtig Undersøgelse, at kunne naa ind til Yarmouth. Inden man var naaet halvvejs frem, tog »Nordborg« dog saa stærkt Vand, at det blev nødvendigt at give Ordre til at gaa i Redningsbaaden. Umiddelbart efter at det var sket, sank Nordborg om Morgenen Kl. 2.20.

Hele fire Timer tilbragte Kaptajnen samt den otte Mands Besætning nu ude paa Havel i Redningsbaaden. Derpaa blev de taget om Bord i Boulogne-Trawleren »La Mouette«, der kom ind til Boulogne om Aftenen Kl. 6.40. Den danske Konsul i Boulogne, Huret, har givet Kaptajnen og Mandskabet al mulig Hjælp og skaffet dem varme Klæder.

»Nordborg« var 349 Bruttotons og bygget i Fakse i 1921. Den var paa Vej til Newcastle for at laste Koks.

### AARHUS HAVN

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Kassos* af Syra, 2326 Net. Tons, fra Argentina via Aalborg med Majs.  
 s.s. *Wm. Th. Mallng* af København fra Danzig med Kul.  
 s.s. *Ida Blumenthal* af Hamborg fra England med Kul.  
 s.s. *Stormarn* af Hamborg fra England med Kul.  
 s.s. *Swava* af København fra Antwerpen via København med Stykgods.  
 3m. Sk. *Laura* af Koivisto fra Lovisa med Trælast.  
 s.s. *Niels Gorthon* af Helsingborg, fra England med Kul.  
 s.s. *John Rheder* af Altona, indladet Olie og Soyaskraa.  
 s.s. *Zeester* af Kampen, indladet Olie til Hamborg.  
 s.s. *Margrethe* af København med Gødning via Hobro.  
 s.s. *Thyra* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.

### POSITIONSLISTE PR.



### 4. OKTOBER 1932

#### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Boston, Linc. 29.9.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Amsterdam 27.9.  
 m.l. *Aase Mærsk*, afg. Montreal 19.9.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Manila 30.9.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Archangel 20.9.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Newcastle 2.10.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tanger forv. 6.10. til Ceuta.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 23.9.  
 s.s. *Alsund*, Petersen, afg. St. Thomas 17.9. til Parinaribo.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 2.10.  
 m.l. *Anna Mærsk*, pass. Colon 25.9.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Nakskov 7.9.  
 m.s. *Argentina*, Juel-Larsen, afg. Buenos Aires 3.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 23.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Soroka 12.9.  
 m.s. *Asia*, Kolls, ank. Genoa 2.10.  
 s.s. *Askø*, Larsen, ank. Køge 3.10.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Melbourne 23.9.  
 m.s. *Australien*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 17.9.

#### B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, pass. Olinda Pernambuco 24.9.  
 s.s. *Berghus*, Schmidt, afg. Stettin 5.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Bethy Mærsk*, afg. Chinha 21.9.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 24.9.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Swansea 26.9.  
 s.s. *Bothal*, Pedersen, afg. London 1.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Botnia*, Holberg, ank. Kbhvn. 2.10.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Bordeaux 2.10.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Rouen 26.9.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tarragona 4.10. til Valencia.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Norfolk 1.10. til Havana.

#### C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Odense 7.9. til Buenos Aires.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Constanza 21.9.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen forv. 7.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.

- m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 2.10. til Suez.  
 m.s. *Christian Holm*, Rasmussen, afg. Stockholm 2.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseille 1.10.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Rotterdam 27.9.

#### D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. forv. 8.10. til London.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Leningrad 26.9.  
 m.s. *Danmark*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 27.9.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. 26° 32 N. 58° 33 V. 1.10. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Ballimore 26.9. til Tampa.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 11.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Gyhrs, afg. Danzig forv. 8.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 1.10. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

#### E

- s.s. *Ebro*, Hansen, afg. Aalborg 6.10. til Leith.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Livorno 6.10. til Neapel.  
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Korsør 24.9.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Birkenhead 27.9.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. New York 24.9.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Leningrad 23.9.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Oran 24.9.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Tambico 7.9.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Ushant 1.10. p. R. t. Messina.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

### Lille Nedgang i Oplægningerne

Igen i denne Uge er der en lille Nedgang i de store Oplægninger.

Der er oplagt i alt 90 Skibe mod 92 i sidste Uge, og den oplagte Tonnagemængde andrager 366,572 Tons mod 372,390 Tons sidste Uge.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN** ♦ MARIAGER  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Edsvoren Skibsmægler*  
Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

NØRRESUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. EDSV.  
SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATS TELEFON 18 TELEGRAFER "STEGMANN"  
NØRRESUNDBY

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
*edsv. Skibsmægler*  
NAKSKOV  
Telegr.-Adr.: „Andrea“ Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

SKIVE

**AAGE BERING**  
*EDSVOREN SKIBSMÆGLER*  
SKIVE  
TELEFON: 386 & 786  
TELEGRAM-ADR. "MÆGLEREN"

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737  
Telegram-Adr. »Marquardt«  
**Marquardt & Tornøe**  
Indehaver: Emil Petersen  
*Edsv. Skibsmægler*  
Nykøbing F.

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852  
SVENDBORG  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT  
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
*EDSV. SKIBSMÆGLER*  
Etableret 1896  
NØRRESUNDBY  
Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**  
(C. HOLMS EFTERF.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
Vejle  
TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Swansea 28.9.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Punta Arenas 30.9. til San Francisco.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Fanborg-Svendborg-Nykøbing Ruten.  
m.s. *Falstria*, Franzen, afg. Fowey 30.9. til Panama Canal.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, pass. Guardafui 30.9. p. R. I. Colombo.  
s.s. *Flora*, Thornung, afg. Kbhvn. forv. 10.10. til Nakskov.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, pass. Dover 2.10.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburgg, afg. Kbhvn. 7.10. til Oslo.  
s.s. *Frederiksberg*, ank. Odense 29.9.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 24.9. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Ankersø, afg. Kbhvn. forv. 8.10. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Norfolk V. 30.9.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Archangel 30.9.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Dunston 29.9. til Montreal.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Hongkong 26.9.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. London 2.10.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagl.  
m.s. *Guldborg*, pass. Balbao 24.9.

## H

s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Kbhvn. 4.10.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Istanbul 1.10.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leith 18.9.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 14.10. til Newcastle.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kiel 28.9.  
s.s. *Hindsholm*, Ørbeck, afg. Manchester 4.10. til Liverpool.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 4.10. til Manchester.  
s.s. *Hroar*, Hansen, afg. Kbhvn. 6.10. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Leith 28.9.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 24.9. til Panama Canal.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Stralsund 28.9.  
m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Ghent 1.10.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 3.10. til Kbhvn.  
s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Tyne 17.9.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, afg. Kbhvn. 4.10. til Helsingør.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Huelva 25.9.  
m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Marseilles 1.10. til Dunkirk.  
m.l. *Jane Mærsk*, afg. Singapore 8.9.  
s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Helsingør 18.9.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Casablanca 26.9.  
s.s. *Jolantha*, Christensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jutlandia*, ank. Shanghai 1.10.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Esbjerg 29.9.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig forv. 7.10. til Kbhvn.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 6.9.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leningrad 25.9.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Odense 3.10. til Aabenraa.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 10. 32

LONDON . . . . .	19,28	MADRID . . . . .	45,90
NEWYORK . . . . .	559,25	AMSTERDAM . . . . .	224,90
BERLIN . . . . .	133,10	STOCKHOLM . . . . .	99,15
PARIS . . . . .	22,00	OSLO . . . . .	97,25
ANTWERPEN . . . . .	77,60	HELSINGFORS . . . . .	8,35
ZÜRICH . . . . .	109,00	PRAG . . . . .	16,65
ROM . . . . .	28,80		

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 28.9. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Holstensborg 24.9.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Norfolk 20.9.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Soroka 18.9.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Kbhvn. 2.10.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Nykøbing F. 2.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Julianaaba 30.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Odense 5.10. til Holbæk.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Tsingtao 3.10.  
 s.s. *Mano*, Langlykke, ank. Amsterdam 2.10.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 1.10. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Rotterdam 1.10.  
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Montreal 25.9.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Durston 1.10.  
 s.s. *Maryland*, Kolster, afg. Newcastle 16.9.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Gdynia 26.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Point de Galle 27.9. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Leixoes forv. 3.10. til Gdynia.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Hull 27.9.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Baltimore 20.9.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Aalborg 7.9.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. London 30.9.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Hamburg 1.10.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Leningrad 23.9.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires forv. 3.10. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Vancouver 27.9.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hull 23.9.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 25.9. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, pass. Panama 20.9.  
 s.s. *Polonia*, Slankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Køge 30.9. til Leningrad.  
 s.s. *Pulaski*, Borkowski, afg. Halifax 3.10.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus--Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Portland 27.9.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Leningrad 24.9.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odsense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Nielsen, afg. Odense forv. 4.10. til Aalborg.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Gibraltar 16.9.

s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Bollsta 30.9.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Hatteras 1.10. p. R. t. London.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. forv. 6.10.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig forv. 4.10. til Reval.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Leningrad 30.9.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. St. Thomas 28.9.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Point de Galle 1.10. til Suez.  
 s.s. *Sigrun*, afg. Kbhvn. 4.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. South Alloa 29.9.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 3.10. til Havre.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Gdynia 1.10.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Kalamata 30.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Leningrad 28.9.  
 s.s. *Studion II*, afg. Korsør forv. 4.10. til Stettin.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Maracaibo 1.10.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 28.9.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Newhaven 20.9.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Horsens forv. 4.10. til Aarhus.  
 s.s. *Svanholm*, Hav, afg. Esbjerg forv. 4.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 4.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester forv. 6.10. til Liverpool.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. Tyne 1.10.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. forv. 10.10. til Odense.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre forv. 3.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, afg. Grinsby 3.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen forv. 10.10. til Casablanca.  
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 20.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, afg. Helsingør forv. 5.10. til Danzig.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Aabenraa 3.10.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Leningrad 28.9. til Boston.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Caracas 28.9.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Rouen forv. 5.10.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Leningrad 28.9.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Lissabon 29.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig forv. 5.10. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 1.10.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Antwerpen 30.9.

## POSITIONSLISTE FOR SEJL



## SKIBE PR. 3. OKTOBER 1932

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Exeter 2.10.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Plymouth 1.10.  
 3m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Piteå 30.9.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Shoreham 30.9.

4m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. London 3.10.  
 3m. Sk. *Norden*, Friis, ank. Leningrad 1.10.  
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Norrsundet (Gefle) 29.9.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

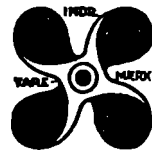
**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**  
 BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
 AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
 Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
 Telegram-Adresse: PACAO

★

**M. B. COHN**  
 TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN K.  
 TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
 GRUNDLAGT 1848



BRUG  
**Holzapfel's**  
 Bundfarver  
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
 KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmøld"  
 Amaliegade 38

Telefon  
 Helrøp 1619  
 Værk.  
 Dannelsø  
 Øbro 4198  
 Kirsteinsg. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

NuIdens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
 Brug Kedelrensningsbriketten **RENSE**, er syrefri og renser  
 ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
 Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestenc. — H. & W.  
 Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
 Kontor  
 8712  
 —  
 Amaliegade  
 41

KØB DANSK  
 BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
 TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

**HARBOE & RUBOW** SCT. ANNÆPLADS 28  
 KØBENHAVN K.  
 TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARA«. Telf. Central 1504.

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
 STEVEDORING  
 PROVISION-  
 AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
 "AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

**ZERSSEN & CO.** Gør Alt for Dem i **KIEL CANAL**

**RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG**  
 TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
 7 Chapel Street... Liverpool  
 Somerton Buildings,  
 John Bright Street Birmingham  
 24 Charles Street... Bradford  
 »York House« 5/7, St.  
 Mary Axe..... London



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 5. Oktober 1932.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parenthes, snarere 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.

1879. Danmark. Luftfyr København—Rødby Havn slukkes midlertidigt.

E. f. S. Nr. 38/1792 1932 annulleres og erstattes med:

Luftfyrene ved *Karlstrup, Bonderød, Sjolte, Vigsnæs* og *Rødby Havn* vil være slukket fra og med 29. Oktober d. A. og indtil videre.

### I. Østersøen.

1880. Sverige S.-Kyst. Stenshuvud Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 39/2541. Stockholm 1932.)

I Løbet af første Halvdel af November d. A. forandres *Stenshuvud Fyr* paa 55° 39' 50" N. 14° 16' 33" E. til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 17/716 1932. Kort Nr. 280 og 269.)

1881. Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lystønde ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde.

(U. f. s. Nr. 39/2540. Stockholm 1932.)

*Yttre Stengrund Lystønde* paa 56° 09' 27" N. 16° 05' 52" E. er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 21/967 1931. Kort Nr. 269 og 280.)

1882. Sverige. Stockholm Skærgaard. Furusund—Kapellskär. Nye Fyr tændt. Fyrene *Tjockö, Kapellskär* og *Furusund* forandret.

(U. f. s. Nr. 39/2538. Stockholm 1932.)

1. Det midlertidige Fyr *Tjockö* paa 59° 45' 23" N. 19° 06' 19" E. er forandret og viser nu hvidt Et Blink i Pejlinger fra c. 7° til c. 270°.

2. *Kapellskär Fyr* er flyttet til 59° 43' 11" N. 19° 04' 59" E. paa en Klippe E. for *Kapellskär*. Fyret er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 5,0<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. En hvid, otttekantet Fyrbaake paa et 6 m højt, hvidt, rundt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 180° til 195°. | 6. Rødt i Pej. fra 259½° til 131½°. |
| 2. Hvidt i — - 195° - 204½°.       | 7. Grønt i — - 131½° - 221½°.       |
| 3. Rødt i — - 204½° - 228°.        | 8. Hvidt i — - 221½° - 38°.         |
| 4. Grønt i — - 228° - 251°.        | 9. Rødt i — - 38° - 58°.            |
| 5. Hvidt i — - 251° - 259½°.       |                                     |

Den hvide N.-lige Lysvinkel lyser over Grunden *Käringen*.

3. Paa *Marö* N.-ligste Pynt er paa 59° 42' 15" N. 19° 03' 52" E. tændt et nyt Fyr, *Marö udde* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mærke 4,2<sup>s</sup>. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa et 2,5 m højt, hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 58° til 69½°.              | 5. Rødt i Pej. fra 203° til 214°. |
| 2. Hvidt i — - 69½° - 94°.                     | 6. Grønt i — - 214° - 222°.       |
| 3. Hvidt, uforst. Lys i Pej. fra 94° til 180°. | 7. Hvidt i — - 222° - 233½°.      |
| 4. Rødt i Pej. fra 180° til 203°.              | 8. Rødt i — - 233½° - 247½°.      |

Brændetid: 6. Juli—6. Juni.

4. Paa en Klippe S. for *Alandet* er paa 59° 41' 18" N. 18° 59' 23" E. tændt et nyt Fyr, *Alandskobb* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mærke 1<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mærke 4<sup>s</sup>. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa en 1 m høj, sort Betonsokkel.

Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 235½° til 241°.       | 5. Grønt, uforst. i Pej. fra 12° til 23°. |
| 2. Hvidt i — - 241° - 245°.               | 6. Grønt i Pej. fra 23° til 42°.          |
| 3. Rødt i — - 245° - 267°.                | 7. Hvidt i — - 42° - 49°.                 |
| 4. Rødt, uforst. i Pej. fra 267° til 12°. | 8. Rødt i — - 49° - 56½°.                 |

Brændetid: 6. Juli—6. Juni.

5. Fyret *Furusund* paa 59° 39' 33" N. 18° 55' 45" E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra Land til 51°. | 5. Grønt i Pej. fra 220° til 226°. |
| 2. Hvidt i — - 51° til 54°.       | 6. Hvidt i — - 226° - 231°.        |
| 3. Rødt i — - 54° - 58°.          | 7. Rødt i — - 231° - 235°.         |
| 4. Rødt i — - 85° - 220°.         |                                    |

Den grønne NE.-lige Lysvinkel leder fri af N.-lige Landgrund i *Furusund* og den hvide SW.-lige Lysvinkel leder mellem *Yxlans* Landgrund og de N. for Løbet beliggende Grunde til noget S. for *Grytholmen*.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

### 1883. Sverige. Bottniske Bugt. Ulvöarna. Flasan Fyr tændes. Fast Sømærke nedlægges.

(U. f. s. Nr. 39/2537. Stockholm 1932.)

E. f. S. Nr. 35/1673 1932 annulleres og erstattes med:

I Løbet af første Halvdel af Oktober d. A. tændes paa Skæret *Flasan* paa 63° 01' 02" N. 18° 41' 37" E. et nyt Fyr, *Flasan* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Fyret anbringes paa en hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament, der foroven er malet sort og fornedet hvidt. — Samtidig med Tændingen af Fyret nedlægges det tæt ved det nye Fyr staaende faste Sømærke *Flasan*.

(E. f. S. Nr. 22/1019 1932.)

### 1884. Tyskland. Vinterafmærkning.

(N. f. s. Nr. 40/3396. Berlin 1932.)

Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning paabegyndes den 15. Oktober d. A.

### 1885. Polen. Hela. Vandtaarn findes ikke.

(N. f. S. Nr. 40/3310. Berlin 1932.)

E. f. S. Nr. 37/1752 1932 annulleres, da det deri omtalte Vandtaarn paa 54° 36' 54" N. 18° 49' 48" E. ikke eksisterer. Formodentlig foreligger en Forveksling med Marine-signalstationens 18 m høje, brune Trægttertaarn.

(Kort Nr. 269.)

## 1886. Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Tønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 40/3312. Berlin 1932.)

Den hvide Baaketønde med E.-Topbetegnelse, *Greifswalder Oie-O.*, som midlertidig har været udlagt paa  $54^{\circ} 15' 17''$  N.  $13^{\circ} 56' 45''$  E., er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 22/1042 1932.)

## 1887. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 40/3312. Berlin 1932.)

Den hvide Lys- og Klokketønde *Quitzlas-O.*, der midlertidig har været udlagt paa  $54^{\circ} 23' 36''$  N.  $13^{\circ} 43' 12''$  E., er inddraget og erstattet med en hvid Baaketønde med E. Topbetegnelse og mærket *Quitzlas O.*  
(E. f. S. Nr. 22/1043 1932.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 1888. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib genudlagt.

(U. f. S. Nr. 39/2553. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Malmö redd* paa c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 57'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 29/1384 1932.)

## 1889. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stege Havn. Fyr forandres.

Den 15. Oktober d. A. forandres Fyret, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys, og som er anbragt paa Taget af det NW.-ligste Pakhus paa W.-lige Havneplads paa  $54^{\circ} 58' (57'')$  N.  $12^{\circ} 17' (04'')$  E., til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mærke  $3^s$ .

Løvrigt er Fyret uforandret.

(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 536. Havnelods, Side 173. Fyr.-Fort. Nr. 641.)

## 1890. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 29. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $5,8$  m i E.-Siden af Renden,  $6,3$  m i Midten af Renden og  $5,5$  m i W.-lige Halvdel af Renden. I Stumptøndelinien var Dybden  $2,5$  m. c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.  
(E. f. S. Nr. 36/1711 1932.)

1891. Danmark. Store-Bælt. Vengeance Grund Lys- og Fløjtetønde atter i Orden. Lys- og Fløjtetønden *Vengeance Grund* paa c.  $55^{\circ} 12'$  N.  $11^{\circ} 05'$  E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 39/1877 1932.)

## 1892. Danmark. Farvandet S. for Fyn. N.-lige Indløb til Marstal. Afmærkning forandres.

De 6 røde Stager, der afmærker Renden mellem *Hvinegrund* og *Landgrunden*, vil i Løbet af den nærmeste Tid uden yderligere Meddelelse blive forsynet hver med en opadvendt Kost som Topbetegnelse. c.  $54^{\circ} 51\frac{1}{2}'$  N.  $10^{\circ} 31\frac{1}{2}'$  E.

(Kort Nr. 297 og 241. Havnelods, Side 126. Søm.-Fort. Side 85, Nr. 27.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1893. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $5,2$  m, i *Sælkundeholm Løb*:  $4,2$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svaneholm Løb*:  $2,0$  m og i *Kobberø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden  $5,2$  m Dybde ind til *Thyborøn Havn* og  $4,2$  m i det W. lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 13/591 og 36/1714 1932.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1894. Frankrig. Ruytingen. Lystønde flyttet.**  
(A. a. N. Nr. 39/2005. Paris 1932.)  
Lystønden *Passe du Ruytingen* mellem *Dyck* Banke og *Dyck W.* Banke er flyttet c.  $\frac{1}{2}$  Sm ESE. efter til  $51^{\circ} 05' 35''$  N.  $2^{\circ} 08' 32''$  E.  
(Kort Nr. 264.)
- 1895. England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib NW. Vrag uskadeliggjort.**  
(N. t. M. Nr. 1544. London 1932.)  
Vraget, der ligger sunket paa  $51^{\circ} 52' 26''$  N.  $1^{\circ} 36' 06''$  E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er  $14,6$  m.  
(E. f. S. Nr. 33/1604 1932.)
- 1896. England. Orfordness Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 1529. London 1932.)  
Orfordness Radiofyr paa c.  $52^{\circ} 05'$  N.  $1^{\circ} 34'$  E. er midlertidig ude af Virksomhed fra Kl. 0800 G. M. T. den 10. Oktober d. A. til Kl. 0800 G. M. T. den 17. Oktober d. A.
- 1897. Skotland. Cromarty Firth Ankerplads. Bjergningsarbejder indstillet. Sejladsforskrifter ophævet. Fortøjtønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1559. London 1932.)  
Bjergningsarbejderne ved Vraget, der ligger sunket paa c.  $57^{\circ} 41'$  N.  $4^{\circ} 05'$  W., er indstillet og de midlertidig paabudte Sejladsforskrifter ophævet. En Fortøjtønde er udlagt  $0,076$  Sm  $295^{\circ}$  fra Fyrbaaken, som afmærker Vraget.  
(E. f. S. Nr. 3/130 1931.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1898. Frankrig. Ouessant. Lys- og Fløjtetønde inddraget.**  
(A. a. N. Nr. 39/2006. Paris 1932.)  
Den sort og hvidstribede Lys og Fløjtetønde *Bouée de la basse Callet* paa c.  $48^{\circ} 29'$  N.  $5^{\circ} 08'$  W. er inddraget.]  
(E. f. S. Nr. 36/1729 1932.)
- 1899. England W.-Kyst. Padstow Bugt. Lystønder midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1546. London 1932.)  
1. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt c.  $0,48$  Sm  $260^{\circ}$  fra *St. Enodock* Kirke og tæt N. for den derliggende sorte Stumptønde.  
2. En sort- og hvidternet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt c.  $0,41$  Sm  $241^{\circ}$  fra *St. Enodock* Kirke og tæt N. for den derliggende sort- og hvidternede Stumptønde. c.  $50^{\circ} 33'$  N.  $4^{\circ} 56'$  W.  
Lystønderne inddrages uden nærmere Meddelelse den 31. Maj 1933.]
- 1900. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Welsh Hook Lystønde flyttes.**  
(N. t. M. Nr. 47. Trinity House, London 1932.)  
I Anledning af, at *Middle Ground Sand* har udvidet sig længere S. over, vil omkring den 18. Oktober d. A., uden nærmere Meddelelse, den rød- og hvidternede Lystønde *Welsh Hook*, som viser hvidt Et Blink hver  $10^s$ , blive flyttet c.  $0,45$  Sm W. efter til c.  $51^{\circ} 28'$  N.  $2^{\circ} 52'$  W.,  $2,65$  Sm  $249\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Blacknore* Fyr.
- 1901. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad atter udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 46. Trinity House, London 1932.)  
Lys- og Klokkebaaden *Lune* paa c.  $53^{\circ} 57'$  N.  $3^{\circ} 08'$  W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 27/1300 1932.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1902. Afrika W.-Kyst. Marokko. Agadir. Fyrbelysning forandret. (N. t. M. Nr. 1552. London 1932.)
1. Det hvide Gruppe Blinkfyrr paa *Ras Founti* paa c. 30° 25' N. 9° 38' W. er nedlagt.
  2. Et Fyrr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa *Ras Arhesdis* paa c. 30° 26' N. 9° 39' W., 0,785 Sm 298° fra *Agadir* Signalmast.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.

1903. Panama. Colon Havn Anduvning. Oplysning om Dybde. (N. t. M. Nr. 1566. London 1932.)
1. Dybden 73 m 256° fra E. lige Bølgebryder Fyrr er 7 m.
  2. Dybden 87 m 97° fra W. lige Bølgebryder Fyrr er 8,2 m. c. 9° 23' N. 79° 55' W.
1904. Cuba S.-Kyst. Caballones Sund. Medano de Manuel Gomez S. Grund. (N. t. M. Nr. 39/2703. Washington 1932.)
- En Grund med 4,5 m Vand rapporteres at ligge paa c. 21° 00' N. 78° 52' W., 1,5 Sm 197° fra *Medano de Manuel Gomez*.
1905. Porto Rico. Guanica Havn. Grund. (N. t. M. Nr. 1540. London 1932.)
- En Grund med 5,2 m Vand ligger 335 m 131° fra E.-Spidsen af *Pera Point* Værft. c. 17° 58' N. 66° 55' W.
1906. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ponta Joatinga. Oplysning om Fyrr. (N. t. M. Nr. 1554. London 1932.)
- Flammens Højde i *Ponta Joatinga* Fyrr paa c. 23° 17' S. 44° 30' W. er 176 m.
1907. Argentina. Rio de la Plata. Rio Paraná de las Palmas. Afmærkning forandret. (N. t. M. Nr. 39/2708. Washington 1932.)
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, er udlagt paa 34° 17' 51" S. 58° 33' 06" W.
  2. De to røde Tønder ud for Munden af *Rio Capitán* er inddraget. 34° 17' (30") S. 58° 34' (00") W.
1908. Chile. Golfo de Ancud. Calbuco Ø. Caleta La Vela. Grund udvider sig. (N. t. M. Nr. 39/2710. Washington 1932.)
- Kystbanken ved *Punta Aichu* udvider sig i SW.-lig Retning. En Grund med en mindste Dybde af 0,9 m er fundet tæt ved Yderenden af Banken 415 m 224° fra *Punta Aichu*. c. 41° 47' S. 73° 08' W.
1909. Colombia. Buenaventura Floden Anduvning. Negrillas Rocks Lys- og Klokketønde forandret. (N. t. M. Nr. 38/2637. Washington 1932.)
- Negrillas Rocks* Lys- og Klokketønde paa 3° 51' (40") N. [77° 26' (30") W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
1910. Costa Rica. Nicoya Bugt. Puntarenas Anduvning. Blanca Islet. Oplysning om Fyrr. (N. t. M. Nr. 39/2712. Washington 1932.)
- Blanca Islet* Fyrr paa 9° 32' (00") N. 85° 06' (30") W. viser hvidt Et-Blink hver 5,7<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 5,2<sup>s</sup>. (E. f. S. Nr. 32/1564 1932.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1911. Italien. Tyrenske Hav. Isola Giannutri. Fyr forstærket.  
(A. a. N. Nr. 182/482. Genus 1932.)  
Fyret paa S.-Spidsen af *Isola Giannutri* paa c. 42° 14' N. 11° 07' E. er forstærket, saaledes at Fyrets Synsvide nu er 20 Sm.
1912. Lilleasien W.-Kyst. Smyrna Havn Anduvning. Yani Khediz Spit S. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 1539. London 1932.)  
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 29,3 m, ligger sunket paa 38° 24' 12" N. 26° 56' 36" E.  
2. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 23,8 m, ligger sunket paa 38° 23' 42" N. 26° 56' 34" E.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1913. Røde Hav E.-Kyst. Gizán W. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1540. London 1932.)  
En Grund (Mudder) med 2,7 m Vand rapporteres at ligge paa c. 16° 53' N. 42° 29' E., 1,25 Sm 276° fra *Rushdi Point*.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1914. Sunda Øerne. Rhio Stræde. Pan Reef. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1541. London 1932.)  
1. En Grund med 10,1 m Vand ligger 1,1 Sm 178° fra *Pan Reef* Fyr.  
2. - - - 11,9 m - - - 2,5 Sm 113° - - -  
3. - - - 12,8 m - - - 2,5 Sm 134° - - -  
*Pan Reef* Fyr: c. 1° 10' N. 104° 11' E.
1915. Sunda Øerne. Rhio Stræde. Pulo Pankel (Pangkil). Grund.  
(N. t. M. Nr. 1541. London 1932.)  
En Grund med 8,2 m Vand ligger paa c. 0° 50' N. 104° 21' E., 5,7 Sm 344° fra *Little Karas* Fyr. †
1916. Kina. Kiaochow Bugt. Taikung Tao Reef. Baake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 1568. London 1932.)  
Baaken paa *Taikung Tao Reef* paa c. 35° 58' N. 120° 28' E. er ødelagt.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1917. Danmark. Smaalandsfarvandet. Fæmø Lodseri nedlagt.  
*Fæmø* Lodseri er permanent nedlagt. c. 54° 58',3 N. 11° 31' E.  
(E. f. S. Nr. 42/2076 1928. Danske Lods, Side 503. Havnelods, Side 60, Tillæg Nr. 2 Side 10. Søm.-Fort. Side 76 og 77.)

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

- 1931  
44/2358 Sverige. *Alandshavet. Understen Fyr.* Midlertidigt Radiofyr oprettet.  
44/2360 Rusland. *Finske Bugt. Kronstadt-Bugt.* Undervandshindring.
- 1932  
2/64 Tyskland. *Kieler-Fjord.* Advarsel.  
5/186 Letland. *Ovisi Fyr W. Vrag „Livonia“.*  
6/230 Polen. *Danzig Bugt. Gdingen.* Fiskerihavnen (Sydbassinet). Sænkekister udlagt. Midlertidig Afmærkning.  
10/414 Danmark. *Bornholm. Rønne.* Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.  
11/458 Sverige. *Opmaalingsarbejder 1932* Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.  
19/828 Sverige S.-Kyst. *Karlskrona Havn.* Opmudringsarbejder. Advarsel.  
23/1111 Finland. *Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tallörn.* Vrag afmærket.  
24/1116 Sverige. *Kalmarsund. Kalmarsund djuprånna.* Oprensning. Opmaalingsmærker. Advarsel.  
27/1280 Estland. *Finske Bugt. Reval Bugt.* Skydeøvelser.  
29/1424 Danmark. *Moen S.-Kyst. Klintholm Havn.* Tilsanding.  
37/1747 } *Finske Bugt. Revalstein Fyrskib N. Bjergningsarbejder.* Advarsel.  
38/1800 }  
37/1786 Danmark. *Gedser Rev Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
39/1852 Tyskland. *Oder Banke.* Afmærkning forandres.  
40/1880 Sverige S.-Kyst. *Stenshuvud Fyr* forandres.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1930  
38/1883 Danmark. *Kjøge-Bugt. Strøby Singelsværk E.-lige Tovbane.* Rester af Brohoved og Møllepiller. Advarsel.
- 1931  
35/1943 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.
- 1932  
1/7 Danmark. *Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/8 Danmark. *Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre.* Skydning.  
1/9 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
15/639 Danmark. *Lille-Bælt. Gammel-Pøl Fyr ENE.* Vrag „*Meta Marie*“.  
22/1044 Sverige. *Sundet. Hveen NW.* Lys- og Fløjtetønde udlægges.  
37/1787 Danmark. *Lille-Bælt. Snævringen.* Broarbejder. Advarsel.  
40/1889 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Havn.* Fyr forandres.  
40/1890 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 Danmark. *Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.
- 1930  
2/77 Pkt. 3. Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
28/1409 Danmark. *Kattegat. Randers-Fjord.* Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.  
50/2418 Danmark. *Kattegat. Hjelm N.* Vrag „*Eise*“.
- 1931  
5/226 Danmark. *Limfjorden. Aalborg—Norre-Sundby.* Afmærkning af Bropiller til Bro under Bygning.  
26/1486 Danmark. *Limfjorden. Odde-Sund.* Råmning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.  
43/2329 }  
44/2365 } Danmark. *Kattegat. Fornæs N.* Oplysning om Vrag „*Hunte*“.

- 1932  
 1/10 }  
 27/1318 } Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.  
 10/438 } Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Dybde aftaget.  
 11/474 } Sverige. Opmaalingsarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.  
 Advarsel.  
 13/591 Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.  
 14/598 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Ny Havnemole bygges.  
 15/640 Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.  
 17/738 Sverige. Kattegat. Vinga-Ungar Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.  
 19/855 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 23/1091 Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.  
 37/1755 Danmark. Kattegat. Læso. Syr Odde Fyr. Rød Lysvinkel indlægges.  
 37/1789 Danmark. Kattegat. Læso. Læso NW.-Rev. Fyr forandres.  
 40/1893 Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1931  
 46/2473 Belgien. Wandelaar Fyrskib SE. Vrag afmærket.  
 1932  
 2/70 Nordsøen. Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
 10/446 England. Humber. Grundt Vand.  
 13/565 England. Themsen Munding. Knob Channel. Lystønder udlægges til Forsøg.  
 14/604 England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 18/797 England. Themsen Munding. North Foreland NE. Vrag.  
 22/1048 Belgien. Wielingen. Vrag afmærket.  
 28/1336 England. Orfordness. Udskedeliggørelse af Vrag. Vragfyrskib.  
 35/1694 England. South Scroby Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 35/1695 England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
 37/1762 Holland. Wester Schelde. Wielingen N. Vrag.  
 37/1764 Belgien. Dunkerque. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.  
 38/1844 Danmark. Vyl Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
 40/1896 England. Orfordness Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

## Island og Færøerne.

- 1931  
 8/400 Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Klofningar Fyr. Advarsel.  
 8/401 Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Krókefjardarnesáll. Dybde aftaget. Advarsel.  
 31/1744 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmanna Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.  
 47/2524 Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr midlertidig slukket.  
 39/1861 Færøerne. Strømø. Thorshavn. Taagesignal oprettes.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1931  
 8/412 England. Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelsskibe og britiske Luftfartøjer i Nød.  
 1932  
 1/19 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/20 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i danske Farvande.  
 1/21 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/22 Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 1/23 Danmark. Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/25 Island. Islandske Fyr. Advarsel.  
 2/77 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 16/711 Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.  
 16/715 Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.  
 19/888 Danmark. Radiofyrene i Nordsøen. Nyordning.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe. Foreningens Formand.	Basballe.
Esbjerg	Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer. Admiralgade 27.	Oldstedevore.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus	Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Dispatch.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
København	Københavns Stevedore- kompagni, Niels Juelsg.8. (Søren Olesen) „Klia“.	
København	Emil Nielsen Islands Brygge 26.	
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoren.
Horsens	Søren Andersen,	Stevedoring.
Kalundborg	L. Omøe.	Omøe.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense	Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Wessberg & Christoffersen
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	Stevedoring.

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med  
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic  
and International Maritime Conference.

## BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBBAGENTER  
BRÆNDBELBOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

### FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE ON TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	} »Newcastle
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	
	Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

Ow<sup>ners</sup>' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amallegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET

# MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »

REDERI- & HANDELSSELSKABET  
**MONTANA** A/S  
IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## JENS WITH

Skibsproviantering Amaliegade 3  
Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

# GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

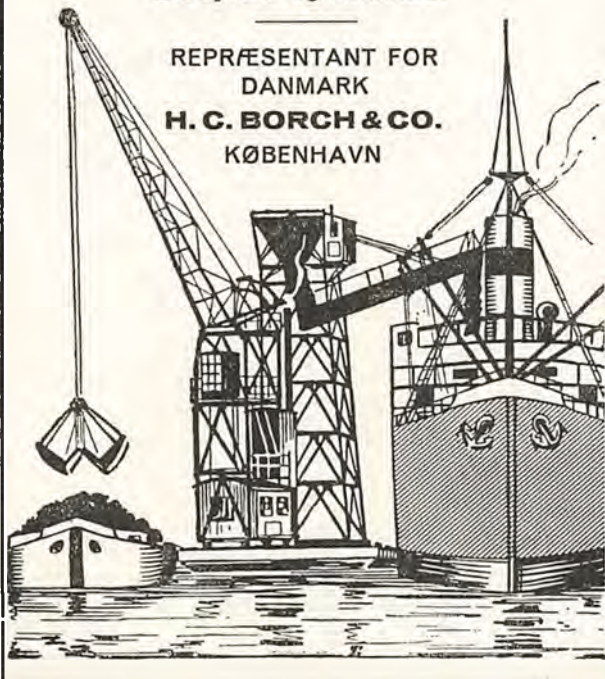
HOLZMARK 4

Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN



## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8801-8885-8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

## SEJL · FLAG OG PRESSENINGER

### H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN  
TELEFON: BYEN 6762 & 4326

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744



Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

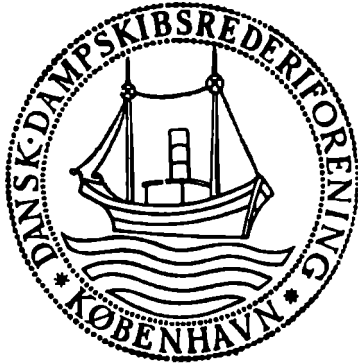
— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 42

FREDAG 14. OKTOBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbande  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugerselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

TANKEN ER FOR Under Overskriften »Det Forenede Esbjerg-Rute i Fare« bringer Socialdemokraten i Onsdags følgende Artikel:

»I Anledning af Rygterne om, at de østjyske Andelslagterier fra Nytaar har søgt oprettet en selvstændig Eksportroute fra Kolding til London, har »Vestjyllands Social-Demokrat« haft en Samtale med Sekretær Trautmann i De danske Andelslagteriers Fælleskontor og der erfarede, at det Rygte, der fortæller, at der inden for Andelskredse er Kræfter i Gang for at søge dannet en Eksportroute til Fragt af vore Landbrugsprodukter over Nordsøen uden om D.F.D.S., er rigtig.

— I og for sig er denne Plan ikke ny, siger Hr. Trautmann, idet den tidligere har været løseligt paa Tale, men Forholdet er nu blevet dette, at Andelslagterierne og det danske Landbrug i det hele taget er blevet saa utilfreds med de Fragtvilkaar, som D.F.D.S. byder os, at vi maa gøre noget. Fragtpriserne er ganske urimeligt høje, man behøver blot at kaste et Blik paa de internationale Fragttabeller for at blive klar over, at der er et overordentlig iøjnefaldende Misforhold til Stede. Vi har Gang paa Gang rettet Henvendelse til D.F.D.S.s Ledelse for at faa Fragten paa vore Landbrugsprodukter sat ned, men man har ikke kunnet faa Selskabet i Tale herom.

Nu synes Bøgeret at være flydt over, og en Del syd- og østjyske Slagterier har selv taget Affære og forsøger nu en anden Vej ud, nemlig ved at interessere en engelsk Rute uden om D.F.D.S. Jeg tror, at Fragterne derved vil dale med henved 50 pCt., og naar man ved, hvorledes Landbruget for Øjeblikket er betrængt, vil man forstaa, at man ikke har andre Veje at gaa, selv om man skal lade et udenlandsk Rederi besørge Fragten. Naar det danske Selskab ikke vil medvirke til, at Forholdene kan ændres, maa vi selv tage Affære og tage Fragterne der, hvor de er overkommelige.

Kommer Koldingruten snart i Gang, vil den sikkert hurtigt faa Efterfølgere.»

Det Forenede Dampskibs Selskab har selvfølgelig ikke noget Monopol paa Transporten af danske Landbrugsprodukter. Men vort store nationale Selskab har Krav paa anstændig Behandling fra Landbrugets Side. Naar danske Landbrugs-Produkter fremkommer i saa udmærket Tilstand paa det engelske Marked, skyldes dette i første Række de glimrende Transport-Vilkaar, som *Det Forenede* og de med det samarbejdende engelske Jernbaneselskaber stiller til Disposition. Intet har *Det Forenede* sparet for at gøre Eksportruterne saa fuldendte som muligt, og vor Landbrugseksport foregaar da ogsaa under saa ideale Forhold, at andre Landbrugslande udtrykker deres Beundring — og Misundelse — over den Transport-Behandling, der bliver danske Landbrugsvarer til Del.

Det er som bekendt ikke saa længe siden, at Landbruget tvang igennem en Reduktion af de mere end rimelige Fragtsatser — takket været Det Forenede

## UNDERGIVET FORANDRINGENS LOV

Det er muligt, at Skibsfarten, paa samme Maade som vi har fundet det nødvendigt at forandre vor almindelige Toldpolitik, vil blive nødsaget til at ændre dens uafhængige Politik og at lægge en Dæmper paa Eventyrets og den kække Foretagsomheds Aand, som hidtil saa fortræffeligt har understøttet Erhvervet, ja man selge hele den internationale Handel.

Lord Essendon.

Dampskibs Selskabs Arrangementer med Jernbaneselskaberne i England er det billigere at sende en Fougstage Smør eller Balle Bacon fra København til London, selv om Forsendelsen foregaar over Hull, Grimsby eller Harwich, end det er for den engelske Landmand, ligegyldigt hvor han bor i England. Hvis virkelig Landbruget, som samtlige andre danske Erhverv har maattet agere Krykker for i det sidste Par Aar, i Alvor tænker paa at lade et eller flere udenlandske Rederier besøge Fragten af dets Eksportprodukter, saa gør det sig skyldig i en uappetitlig og landsskadelig Handling. Men det er sikkert ganske utænkeligt, at Landbruget i Alvor omgaas med en saadan Tanke. Det vilde dog være for sjofelt.

**VERDEN OG VI** Den Britiske Udstilling blev, i alt Fald udstillingsmæssig set, en Kæmpe-Sukces. Udstillerne har jo ogsaa vist sig at være glade for Deltagelsen, og forhaabentlig vil Regeringens nye Toldforslag ikke skabe nogen Misstemning i England; nægtes kan det jo ikke, at flere af Toldsatserne direkte berører de engelske Eksportinteresser. Den store Indsats, som Danmark har gjort med Udstillingen, skulde unægtelig gerne komme os til Gode i det mindste i Form af en sympatetisk britisk Indstilling overfor danske Frembringelser. Ellers har vi vundet mindre end intet. Vi maa nemlig ikke lukke Øjnene for, at de mere eller mindre aabenlyse Erklæringer om, at vi agter at yde England *preferential treatment* ikke er faldet i særlig god Jord i Udlandet. For Frankrigs vedkommende foreligger allerede Svaret i Form af en til Polen udsendt officiel fransk Delegation, der skal undersøge Mulighederne for at udvide Eksporten af polske Landbrugsprodukter til Frankrig. Vi skulde nødvendigvis miste det, vi har tilbage af det franske Marked. I Tyskland, hidtil vort næststørste Marked, er der i ledende Blade fremkommet Artikler, hvis Sprog vidner om stor Misfornøjelse med vor Opfattelse af Mestbegunstigelses-Traktater. Selvfølgelig var det ikke os, beskedne lille Kunin, der begyndte. Saa at sige alle vore evropæiske Markeder, med Undtagelse af England, har forlængst ved deres Importbegrænsning af danske Produkter krænket baade Aand og Bogstav i deres Handelstraktater. Selv om det er sødt at vide, at vi har fuldtud Ret, saa er det endnu rarere at faa Ret. Og helt umuligt er det ikke, at vore Forsøg paa at friste England med vore Ynder, har givet andre forøget Lysten til at nyde vort Markeds Købedygtighed og derfor ej er uvillige til at yde os Ret til mindre begrænset Strandhugst paa deres Kyster. Forhaabentlig vil de dansk-tyske Forhandlinger, der nu føres, indlede en ny Æra i Forholdet til vor store sydlige Nabo.

Det er ingen Hemmelighed, at England er blevet

stærkt favoriseret af Valutacentralen, stærkest paa Amerikas Bekostning. For Amerikanerne er det heller ingen Hemmelighed. De følger godt med, og de har med vore egne statistiske Tal konstateret, at medens den samlede danske Import i August Maaned var 27 Procent lavere end Aaret forud, saa var Amerikas Eksport til Danmark hele 60 Procent mindre, medens Englands Eksport i nævnte Maaned var steget med 11 Procent. Amerikanerne siger, at de kan forstaa, at Danmark retalierer overfor de Lande, der har krænket Handelstraktaten med Danmark. Men de Forenede Stater har ikke gjort dette. En stor amerikansk Købmand har overfor et amerikansk Blad udtalt, at han intet har imod, at Danmark foretrækker at købe sine Varer i England fremfor i Amerika. Det maa Danmark selv om. Men, hævder han, ved at yde England *preferential treatment* bryder Danmark sin Handelstraktat med U.S.A., og det vilde derfor være ærligere, om Danmark sagde denne op.

Paa Traktatsspørgsmaal er Amerikanerne ikke mindre stikne end Englænderne, saa man kan udmærket godt risikere, at de selv opsiger Traktaten. Mange vil antagelig hertil sige, at det vilde ikke være nogen større Ulykke — Amerikanerne køber saa lidt hos os, og det vi skal have fra dem, faar vi jo nok. Handelstraktat eller ikke Handelstraktat. Det er vist alligevel en noget kortsynet Politik at afskære sig selv fra at udnytte det amerikanske Marked, hvad vi aldrig i Alvor har forsøgt. Man maa ikke glemme, at De Forenede Stater er Verdens største Importnation. Man maa heller ikke glemme, at mange af vore usynlige Indtægter stammer fra vor Handelsflaades Besejling af Amerika. Navnlig i de allersidste Aar ses det danske Flag overalt paa Pacific-Kysten, og det vilde ikke have megen Chance for at vaje der, hvis Amerikanerne sagde Handelstraktaten op og fordoblede Havneafgifterne for danske Skibe.

**SKIBSBYGNING OG OPHUGNING** Var det ikke fordi Verdenshandelsens Floder udtørres paa Grund af kortsynet Toldbeskyttelses- og Importbegrænsnings-Politik, skriver Scandinavian Shipping Gazette, saa vilde Skibsfarten ikke friste slet saa usle Kaar, som den gør. Sandheden er dog den, at der ophugges i Øjeblikket flere Skibe end der bygges, og for de fleste Landes Vedkommende er Ophugningen ikke forbundet med tvungen Bygning af nye Skibe. Kun Japan er i saa Henseende en Undtagelse. Regeringen har vedtaget en kombineret Ophugnings- og Nybygningsplan. Den omfatter Ophugning af 400,000 Tons gammel Tonnage og Bygning af 200,000 Tons ny. Regeringen vil subsidiere Bygningen af disse nye Skibe med 50 Yen pr. Ton, og 55 Yen for de Skibe, der kan konverteres til Hjælpekrydsere.

Ifølge Lloyd's Statistik pr. 30. September er der 901,067 Tons Handelsskibe under Bygning Verden over. Deraf har England kun 238,433 Tons paa Beddingerne, det laveste Tal i Lloyd's Registers Historie. Af disse repræsenterer endda de 150,000 Tons Skibe, som Arbejdet er standset paa, og saa at sige Resten bygges for udenlandsk Regning. For andre Landes Vedkommende er under Bygning i Italien 127,969 Tons, i U.S.A. 124,703, i Frankrig 109,285, i Tyskland 80,770, i Sverige 73,480, Japan 46,441, Holland 40,349, Spanien 21,412 og Danmark 19,063. Alt i alt 188,208 Tons blev søsat i Juli Kvartal. Deraf de 61,500 Tons i U.S.A., 47,884 Tons i England, 20,645 Tons i Italien, 19,401 Tons i Japan, 17,236 Tons i Tyskland, 6,213 i Danmark og 2,980 i Sverige.

Tallene viser, at det tynder svært ud paa danske Værfter, medens Sverige endnu har en Masse Skibe paa Beddingerne.

## TYSKLAND OG OPHUGNING AF GAMMEL TONNAGE

*Kammerherre Herluf Zahle, Kongelig Dansk Gesandt i Berlin, indberetter til Udenrigsministeriet:*

Som anført i Gesandtskabets Beretning Nr. 506 af 2. April d. A., bemyndigedes Regeringen ved en Forordning af 29. Marts d. A. til at overtage Garantier indtil 77 Mill. RM. til Imødegaaelse af den tyske Skibsfarts Vanskeligheder. Som et Middel i Bekæmpelsen agter man nu at gennemføre en Nedsættelse af Tonnagen, af hvilken for Tiden over 35 pCt. er lagt op, ved en omfattende Ophugning af Handelsflaadens ældste og mest urentable Skibe. Regeringen har derfor ifølge de af Reichsverkehrsministerium offentliggjorte Meddelelser bestemt sig til, som Led i det almindelige Program for at skaffe Arbejde at yde et Tilskud paa indtil 12 Mill. RM. til Ophugning af 400.000 Brutto-Register-Tons forældet Skibstonnage. Herefter kan en Reder, der paaviser, at han agter at lade et ham tilhørende Skib ophugge, faa indtil 30 RM. Tilskud pr. Brutto-Register-Tons. Herfor opstilles følgende Betingelser:

1. Skibene maa siden 1. Januar 1930 uafbrudt have været indregistreret i Tyskland og været Andragstil-  
lerens Ejendom.

2. Skibene maa være løbet af Stablen før 1. Januar 1913.

3. Skibene maa have en Bruttonumindhold af mindst 500 Register-Tons og

4. Ophugningen maa ske paa et tysk Værft.

Ophugningen anslaas efter dette Program at ville omfatte en Tiendedel af den tyske Handelsflaadens samlede Tonnage, hvoraf 49 Skibe med ca. 275.000 Register-Tons vil falde paa de store Rederier (Hapag,

Norddeutscher Lloyd, Hambur-Süd, Hansa og Afri-  
kalinien) og ca. 59 Skibe med ca. 125.000 Tons paa den øvrige Skibsfart.

Da de nødvendige 12 Mill. ikke er opført paa Fi-  
nansloven for 1932, men først kommer paa næste Aars Budget, skaffes Beløbet foreløbig ved Vekseldiskontering; Beløbet overtages med en Sjettedel eller 2 Mill. RM. for hver af seks af de ledende Ban-  
ker. — Gennemførelsen af Ophugningen ledes af et i Hamborg grundet Selskab: »Reederei-Treuhand-Gesellschaft m.b.H.«, hvori Redere og Skibsværfter repræsenteres ligeligt. Dette Selskab forestaar hele Forvaltningen af Arbejdet og er Formidler overfor Regeringen. Alle Skibe, der ønskes ophugget med Rigsunderstøttelse, skal anmeldes til Selskabet, der forestaar Salget til Ophugningsværfterne.

De indkommende Beløb gaar ind i en Udligningskasse, hvis Beholdning anvendes til forskellige nærmere angivne Formaal, som Selskabets Drift, Tilskud til Skibe, der til Ophugning maa føres til en anden Havn, end hvor de er oplagt, etc. Et eventuelt Overskud fordeles til sin Tid mellem de delagtige Redere og Værfter.

Værfterne regner med at kunne ophugge den nævnte Tonnage paa 400.000 Tons i Løbet af 18 Maaneder og derved beskæftige 1000—1500 Arbejdere i samme Tidsrum.

Værfterne har truffet særlig Aftale med Grossisterne angaaende Afsætningen af det ophuggede Staal og andre Metaller, der skal overtages af et særligt Forhandler-Konsortium og bringes paa Markedet i maanedlige Kvota. Ogsaa del øvrige Skibstilbehør skal afsættes af en særlig Salgs-Centralorganisation.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

*København, den 11. Oktober 1932.*

Den Kendsgerning, at mange Baade er kommet i Fart igen i de sidste Uger, er selvfølgelig meget glædelig, ikke alene som et Udtryk for en vis Tillid til Udviklingen paa Fragtmarkedet, men vel saa meget for den Følelse af Tilfredshed ved at Baadene sejler, hvorved mange ledige Hænder kommer i Gang, Omsætningen stiger og Humøret ligesaa. Det kan jo ikke nægtes, at en stor oplagt Tonnage altid betegner Tilbagegang og virker deprimerende paa alt og alle og netop fordi der endnu ligger saa allfor mange Skibe oplagt, hvoraf mange sandsynligvis aldrig mere kommer ud, maa man glædes over hver Baad, som slipper Forløjningerne. Forudsætningen for at sende Tonnagen ud, maa selvfølgelig være den, at det bedre kan betale sig end Oplægning og forhaabentlig vil Kalkulationerne kunne holde Stik. Der er foreløbig ingen væsentlig Bedringer i Raterne, men der er unægtelig Tilløb til udvidet Forretning i de store Markeder

saa vel som i de europæiske Farvande og man har Lov til at haabe paa mere stabile Tilstande paa Verdensmarkedet.

### TRÆLASTMARKEDET

For enkelte Ladninger, specielt fra de nordligste linse og svenske Havne, offereres noget højere Rater, men gennemgaaende er det lige elendigt, hvilket nedennævnte Noteringer og Afslutninger tydeligt viser:

800 Std. Walkom/London 28/- 28/6, 400 Std. Wasklot London 29/6; 650 Std. Kemi/Zaandam 16 Hfl.; 1,075 Std. Walkom & Borgå/Zaandam 13 Hfl.; 800 Std. Transsund & Kotka/Sharpness 34/-; 1,100 Fv. Brahestad/E.C. 30/-; 1,300 Fv. Wiborg/Koivisto/Ghent 28/-; 520 Std. Bureå & Haparanda/Antwerpen 50 Belgas; 400 Std. Riga/Rouen 150 Frcs.

*Leningrad og Hvidehavet* har vel betalt en Smule bedre, men ikke paa langt nær tilfredsstillende, og Rederne opponerer stærkt — med mere eller mindre Held — imod flere af de mange hensynsløse Certepartibetingelser.

### KUL, KOKS ETC.

Der er gjort ganske store Forretninger, Forholdene taget i Betragtning, i de sidste Uger til noget forbedrede Rater og selv om Efterspørgslen nu er mindre mærkbar, holdes Raterne paa samme Niveau. Af Afslutninger kan anføres: 2,200 T. 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Forlh-Horsens, 2,250 T. 4/6 Forth/Helsingfors, 3,000 T. 4/3 Immingham/Odense, 3,200 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Wear/Lindholm. London/Kbhvn. 15/2,000 T. kan fremdeles gøres til ca. 7/-, Glasgow/Aarhus 2,200 T. Koks ca. 6/9d. Mange af de mindre Baade paa 6/1,500 T. employeres

### Atter Nedgang i Oplægningerne

*Igen i denne Uge er der en lille Nedgang i de mægtige Oplægninger.*

*Der er oplagt i alt 86 Skibe mod 90 i sidste Uge, og den oplagte Tonnagemængde andrager 344,217 Tons mod 366,572 Tons sidste Uge.*

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## ATLANTERHAVETS BLAA BAAND

En ny Fase i Kampen om Atlanterhavets blaa Baand er i Færd med at udfolde sig, og for første Gang siden britiske Dampskibe viste deres »Hæle« til alle Rivalerne i den nordatlantiske Fart, har vi ikke Lod eller Del i denne Vædekamp. Vi har allerede tilladt os at lade Tyskerne slaa os, og nu har Italienerne taget Kampen op først med *Rex* og derefter kommer *Conte di Savoia*, og i nær Fremtid vil Franskmandene, maaske ogsaa Amerikanerne deltage i Konkurrencen. Vi har ofret Millioner paa at vinde Laurbær for Hurtighed med Automobiler, Motorbaade og Aeroplaner, ogsaa med vore Jernbanetog. Paa en eller anden Maade har britiske Skatteydere betalt dyrt for disse Triumfer, og de fleste af dem har ment, at disse Penge var vel givet ud, fordi vi overbeviste Verden om, at vi som Ingeniører stod højest. Men naar

det kommer til den gamle Vædestrid om Atlanterhavets blaa Baand, hvis Indehaver uvægerligt bringer nye Ordre til Værfter og Maskinfabriker, beder man os om at holde os tilbage og nøjes med at applaudere de andres Triumfer. Dette er meget ydmygende, men den Følelse maa ikke forlede os til at tilbageholde vor Beundring for den Foretagsomhed, som andre Nationer udviser eller undertrykke vor Ros for deres dygtige Skibsbyggere og Ingeniører. Det er rigtig nok, at disse Skibe under fremmede Flag er mere eller mindre financieret af deres respektive Regeringer, men en saadan Kendsgerning gør ikke vor Tilskuersrolle mindre meningsløs. For der forlanges jo ikke mere end en Statsgaranti for at sikre vor Deltagelse i den største Vædekamp til Søs, der nogensinde har fundet Sted.

*The Shipping World.*

## SKIBSTRAFIKKEN OG VAREOMSÆTNINGEN OVER GDYNIAS HAVN I AUGUST MAANED 1932

Den samlede Indførsel androg 47,588.3 t. mod 40,465.6 t. i Juli, altsaa en Opgang paa c. 18 pCt. Den samlede Udførsel androg 409,158.2 t. mod 436,628.2 t. i Juli eller en Nedgang paa c. 6.6 pCt.

Af vigtigste Indførselsvarer skal nævnes c. 4,200 t. Phosphat, c. 10,000 t. Thomasmel, c. 7,700 t. Jernerts, c. 2,200 t. Pyrit, c. 15,500 t. gammelt Jern, c. 3,800 t. Bomuld, medens de vigtigste Udførselsvarer bestod af c. 1,320 t. Sukker, c. 4,000 t. Bacon, c. 1,300 t. Æg, c. 4,200 t. Træ, s. 380,400 t. Kul incl. Bunkers, c. 2,000 t. Koks, c. 2,800 t. Sulfat, c. 3,000 t. Gødningsstof.

Der indløb i Maanedens Løb 324 Skibe med 255,876 N.R.T. mod 346 Skibe med 257,441 N.R.T. i Juli. Den danske Tonnage staaer med 39 Skibe med 28,959 N.R.T. som Nr. 3 efter Sverige med 112 Skibe med 28,959 N.R.T. som Nr. 1 og Polen med 43 Skibe med 60,506 N.R.T. som Nr. 2.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	43	60,506
Danzig	12	576
England	3	7,253
Czekoslovakiet	1	103
Danmark	39	28,959
Estland	8	5,113
Finland	15	8,540
Frankrig	1	813
Grækenland	1	4,226
Holland	6	2,440
Litauen	1	585
Letland	5	4,718
Tyskland	54	28,847
Norge	19	13,495
Amerika	3	9,773
Sverige	112	78,533
Ungarn	1	1,396

### FRAGTBERETNINGEN fortsat

i Kulfarten mellem Rotterdam/Danzig og Irland og de ret omfangsrige Kornudskibninger fra Tyskland lægger Beslag paa mange Baade.

### MIDDELHAVET etc.

Efter nogle ret livlige Uger er der indtraadt en af de ofte forekommende Stilstandsperioder i Kulafskibningerne, men forhaabentlig kan Raterne holdes saa nogenlunde. Østkysten har sidst betalt 6/6 6/3 6,500 T. til Vestitalien, 7/- 4,300 T., 8/6 2,100 T. Cannes, 8/- 1,800 Catania; Forth/Barcelona 8/- 2,800 T. og Wales/Barcelona 8/3 3,500 T., 9/3 1,450 T. Valencia, 6/- 5,300 T. Port Said, 7/- 5,800 T. Marseille, 6/- 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 6/7,500 T. Vestitalien, 7/6d. 3,000 T. og 7/- 6,000 T. Venedig. Hjemgaaende er nogenlunde uforandret, saaledes slutes Sfax/Hull 3,000 T. 8/6, Sfax/Rouen 4,000 T. 29 Frcs. Frugt ca. 20/- 70/80,000 cbf., 18/- 19/- 1/120,000 cbf. Jordnødder 20/- Saloum/Kontinentet, og Cotton Seed Alexandria/Hull 9/-. Donau/B.-H. 14/6 15/-. Danmark 16/- 16/3 5,000 T., 16/6 3,000 T. Basis i Losseplads. Sortehavet/Kontinentet opererer i ringe Omfang til 10/- prompt, 9/9d. November.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul E.C./Montreal har betalt optil 7/- for 4,000 T. Baade, hvorimod Wales eller Kontinentet/Montreal faar 5/6,500 T. til 6/3. Montreal/ A/R. indikerer de samme 7 à 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c., Hamborg 8/8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c., Middelhavet ca. 10c., U.K. ca. 2/3d. og Albany/U.K. 2/3d. Kul Baltimore/Alexandria noterer \$1.25, Hampton Roads/Rio \$1.85. Korn Baltimore/Rio 10/6d.; Salpeter Hopewell/spansk Middelhavshavn \$2.25. Hopewell/Danmark 5,000 T. \$2.10. Cuba/U.K. Cont. betalte sidst 14/- for

7,000 T. og det er en Bedring paa ca. 6d. Fra Vestkysten gøres en Del til Shanghai til \$2.35 (Canadian) og til Europa indikeres 22/6.

### SYDAMERIKA

Udgaaende er stadig meget sløj og i den forløbne Uge har der ogsaa været ualmindelig roligt i Kornbefragtingen. Raterne er hverken værre eller bedre, saaledes rapporteres sluttet:

Rosario/A.-H. 8,200 T. Oktober 16/-; Rosario/U.K. H.-H. 6,500 T. November 16/3; Rosario/Antwerp 9,000 T. ppt. 13/- berth.; San Lorenzo/A.-R. 7,000 T. November 15.3; San Lorenzo/U.K. H/H 7,000 T. November 16/-; Santa Fé/A.-H. 6,300 T. Oktober 17/6 og 6,200 T. 17/9d. Per December indikeres omtrent samme Rate som for November og December/Januar 16/6 7/8,000 T.

### ØSTEN

Australien har igen faaet en Del Baade til uforandrede Rater som 27/- fra Vestlandet, 29/- Syd per December/Januar. Dalny/Rotterdam-Hamborg ses sluttet til 27/6 Oktober, 26/6d. (9,000 T.) Januar og Madras Kont. 26/3, Mauritius/U.K. 10,000 T. Januar 18/-, Philippinerne/U.S.A. 8,000 T. \$5. Oktober, Beira/U.K. indikerer 17/6d. 18/- Majs Oktober/November, Durban/U.K. 16/6d. 17/- Sukker, ogsaa Oktober/November.

### TIMECHARTER

Vestindien har skæmmet sig endnu mere. 3,000 Tonner faar kun mellem 70 og 80c., 2,400 T. \$1.02<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

*Tank:* Der rapporteres atter en stor Mængde Afslutninger fra Sortehavet, Gulfen og Californien, men Raterne har vanskeligt ved at komme bare 6d. op.

## MÆRKEDAG I SKIBSFARTENS HISTORIE

Den 7. Oktober er en Mærkedag i Skibsfartens Historie. For 125 Aar siden, 7. Oktober 1807, foretog Robert Fulton den første Fart paa Hudsonfloden ved New York med den af ham konstruerede og byggede Dampner »Clermont«.

Benyttelsen af Damp til at drive en Maskine er en Opfindelse, der mere end nogen anden kom til at spille en uhyre Rolle i forrige Aarhundrede, fordi den havde en gennemgribende Indflydelse paa Menneskeslægtenes materielle Udvikling og fysiske Velvære, ligesom den i høj Grad har bidraget — ad indirekte Vej — til Kulturens Fremme.

Selvfølgelig har mange geniale Mænd gennem Aarhundreder arbejdet paa Løsningen af Problemet med Dampens Anvendelse, og flere Nationer kan strides om Æren for den første Opfindelse paa dette Omraade.

Det er dog ubestrideligt, at den ældste arbejdende Dampmaskine konstrueredes af Englænderen Savary 1698, og at de næste store Fremskridt ligeledes skyldtes Englændere, nemlig Newcomen og Cawley (1705); men naturligvis er det James Watt, der ved sine Opfindelser gennemførte saadanne Forbedringer, at Dampmaskinen kunde faa den praktiske Betydning, som belingede dens Sejrgang.

Ligesom Watt altsaa ikke i Historien kan staa som den egentlige Opfinder af Dampmaskinen, kan Fulton heller ikke nævnes som den egentlig Opfinder af Dampskibet.

Tanken om at bevæge et Skib mod Strøm og Vind ved Dampens Hjælp er meget ældre. Allerede 1543 forsøgte Kaptajn Blasco de Garay at bevæge et Skib fremad ved Hjælp af et Maskineri, som var baseret paa en Kedel med opvarmet Vand og Skovhjul; men det er ogsaa all, hvad man ved om dette Eksperiment.

Lige saa lidt ved vi om Jonathan Hulls Patent af 21. December 1736; thi den Dampner, der skulde konstrueres efter dettes Principper, blev aldrig bygget.

Det var først efter Watts Forbedringer af Dampmaskinen 1769, at der kom Gang i Eksperimenterne. Perrier havde bygget et Dampskib paa Seinen; men han kunde dog ikke faa det til at gaa mod Strømmen. Større Held

havde Marquis Claude de Jouffroy haft med en dampdrevet Baad 1776, og han anses af Franskændene for at være Dampskibets egentlige Opfinder.

I Amerika havde en Urmager Fitch i Filadelfia prøvet at løse Problemet 1788, uden at det dog lykkedes at frembringe andet end et Kuriosum.

Robert Fulton havde oplevet alle disse Forsøg, og Ideen greh ham.

Han var født i Pennsylvania 1765, og efter at have været i Guldsmedelære og en Tid ofret sig for Kunsten som Elev af Maleren West, under hvem han bl. a. studerede i London og Paris, syslede han stadig med mekaniske Eksperimenter.

Baade i England og Frankrig byggede han Dampskibsmodeller, uden at han kom stort videre end hans Forængere.

Saa drog han hjem til Amerika, og her kastede han sig med frisk Energi over Opgaven. Resultatet blev, at han fandt det rigtige Princip, og den 7. Oktober foretog han som sagt den første Sejlads med Dampskibet »Clermont«. Det var paa 160 Tons, og Dampmaskinerne deri var bygget af Watt og Boulton og paa 20 Hestes Kraft. Det brugte 32 Timer om at sejle fra New York til Albany og tilbage.

Fulton fik Koncession paa Dampskibsfart i Staten New York; men alligevel døde han fattig og forgældet den 24. Februar 1815.

Dampskibene fik snart en rivende Udvikling. Det første, som byggedes i Europa, var »Savannah«, der brugte 20 Dage fra New York til Liverpool.

50 Aar efter Fultons »Clermont« byggede man i London den første Kæmpedampner, »Leviathan«, som var 22,500 Tons drægtig.

Hvad man siden er naaet til, kan man se af de prægtige Skibsmodeller paa den britiske Udstilling i Tivoli. Dampen spiller vedblivende en Rolle; men paa Skibsbygningens Omraade er der i vor Tid gjort saa store Fremskridt med motordrevne Skibe, at man allerede kan skrive Dampskibets Historie som en Epoke for sig.

## 2000 flere Arbejdsløse

Ifølge Arbejdsdirektoratets foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indregnede Ledige den 7. Oktober 123,577; heraf var 24,940 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 121,633 og 24,475.

## Det nye Skoleskib

Statens nye Skoleskib, der bliver afleveret til Foraaret, figurerer paa Finanslovsforslaget for 1933/34 med et Driftsbudget paa 145,000 Kroner. Man kalkulerer med et Foraarstogt paa godt ni Maaneder med 120 Elever.

Til Dækning af Udgifterne, der er opført under Kontoen: Navigatorers praktiske Uddannelse, paaregnes dels 24,000 Kr. i Elevafgift, dels 96,000 Kr. i Navigatorafgift i Henhold til Loven af 1. Juni 1929. Da der foruden de oven for nævnte Driftsudgifter endvidere er regnet med en Udgift paa ca. 30,000 Kr. til Forrentning og Afskrivning, vil den samlede Udgift for Statskassen til Skoleskibet saaledes komme til at beløbe sig til ialt ca. 55,000 Kr.

## Staten og Navigationsskolerne

De godkendte Navigationsskoler frenkommer paa Finanslovsforslaget for 1933/34 med circa 200,000 Kroners Driftsudgift korresponderende til en budgetteret Indægt af 110,000 Kroner. Desuden yder Staten Tilskud til godkendte Sætte- og Fiskeskipperskoler med 6,300 Kroner plus Elevunderstøttelser til 47,000 Kroner.

## Skoleskibet »Georg Stage«

er som sædvanlig betænkt med et Tilskud paa 9,500 Kroner paa Finansloven.

## Statens Skibstilsyns Udgifter

er paa det nye Finanslovsforslag beregnet til 259,410 Kroner. Man regner dog med Afgift-Indtægter til 135,000 Kroner i Henhold til Lov om Tilsyn med Skibe. Netto regner man altsaa med, at Skibstilsynet vil koste Staten 125,000 Kroner.

## Stats-Skoleskibet

Under 6. Oktober har Ministeriet for Søfart og Fiskeri udnævnt det i Lov om et Skoleskib omhandlede Bestyrelsesraad til at forestaa Driften af Statskoleskibet. Raadet



## Sørets-Konference

Den nordiske Søretskonference paabegyndte i Dag sine Forhandlinger angaaende Spørgsmaal om de nordiske Landes eventuelle Tilslutning til Konnossementskonventionen, samt i Tilslutning heril Spørgsmaalet om det fortsatte Arbejde paa en Lovgivning angaaende Fragtaftaler.

Fra dansk Side deltager Professor Sindballe og Fuldmægtig i Søfartsministeriet P. Villadsen.

## Prøvetur med s.s. »Indiga«

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges i Torsdags en vellykket Prøvetur med Dampneren »Indiga«, Værftets Byggenummer 600, bygget for Regning Unionen af Socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse.

Dels Hoveddimensioner er følgende: 183' 0" × 34' 6" × 13' 11" og Bæreevnen er ca. 900 Tons d.w.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Sovjet-Republikerne som for Værftet.

## B. &amp; W. Motorskib til Norge

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges i Lørdags en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Lasteskibet »Fernbrook«, Værftets Byggenummer 576, bygget for Regning Herrer Skibredere Fearnly & Eger Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dels Hoveddimensioner er følgende: 390' 0" × 55' 0" × 37' 3" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8,500 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 4300 I.H.K.

Allt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

bestaar af følgende Medlemmer: Navigationsdirektør, Kommandør V. Lorch, Raadets Formand, Direktør I. A. Kørbing, Skibsrederne A. P. Møller, L. R. Schmidt, København, og E. B. Kromann, Marstal, Kaptajn H. P. Hagelberg og Forretningsfører H. J. Christiansen.

### Champagne-Daabens Tider forbi

En stor Del af Verdenstonnagen er ikke konkurrencedygtig, og hvis Rederne vilde ophugge alle Skibe over 15 Aar gamle, kunde det i det lange Løb betale sig. Fremskridtet inden for Skibsbyggeriet har i den sidste halve Snes Aar været større, end mange Redere er kommet til rigtig Forstaaelse af.

Hidtil har man Verden over døbt Skibene i Champagne, i særlige Tilfælde døber man i Skotland Skibene i ægte skotsk Vare. Under Indflydelse af »buy british«-Kampagnen har britiske Værfter nu indført et nyt Daabsvand, »Empire wine«, der skal erstatte Champagnen og gøre Reklame for Vinproduktionen i Dominions. Dette skele ved »Queen of Bermuda«s Søsætning for nylig, og der siges, at den britiske Orlogsmarine benytter samme Daabsvand.

— Med den brasilianske Dampner »Mocanque« er gjort Forsøg med en Blanding af Kaffe og Kul som Brændsel, halvt af hver. Rederiet betaler intet for Kaffen, idet Regeringen undgaar Udgiften til at kaste Kaffen i Havel; man er tvunget til at ødelægge de uhyre Kaffe-mængder, og nu faar man Anvendelse for Raasloffet.

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsredere's Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN«

## PENSIONSORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.  
TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af  
PENSIONSORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.

## DANSKE REDERES ULYKKESORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

★

### Brevdue til Søs

Da Skipper Laugesen for fire Maaneder siden laa paa Havel, kom en stærkt udmattet Brevdue og satte sig paa Baaden. Den blev taget med i Land og anbragt i Laugesens Dueslag. Da den forleden blev lukket ud, forsvandt den. Men nogen Tid efter fandt Brevduen ud til Fisker Laugesen, der laa med sin Baad 100 Sømil ude paa Vesterhavel.

Da Brevduen havde hvilet sig lidt, fløj den tilbage til Dueslaget i Eshjerg. Den kommer selv for at spise, hvis man rækker en Haandfuld Korn ud mod den.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 9 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	10,213	17,214,889	8,231	13,258,678
1932	8,613	13,436,680	7,082	10,519,045
Forskel	— 1,600	— 3,778,209	— 1,149	— 2,739,633

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	15,355	15,807,410	7,902	14,378,716
1932	13,772	13,580,215	6,941	12,341,600
Forskel	— 1,583	— 2,227,195	— 961	— 2,037,116

I de første 9 Maaneder af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 1,095,080 Tons større og 1,882,555 Tons mindre end til Antwerpen.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL. & ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

## KIEL

anløbes af talrige Linjer, der regelmæssigt besejler Nord-Østersø-Kanalen i Retning Øst-Vest og Vest-Øst. Den er derfor den naturlige Omladningsplads for alle Slags Varer bestemt til Østersøen, eller Varer som derfra skal sendes til vesteuropæiske Havne.

De nye Havneanlæg ved Kiel i Nord-Østersø-Kanalen umiddelbart foran Østersøsluserne er særlig egnede for denne Omladning, fordi Skibene her, uden at være tvunget til at gøre Omveje, kan losse og lade hurtigt. Den stadig stigende Udnyttelse af denne Mulighed viser de store Fordele, Omladningen i Kiel frembyder. Oplysninger af enhver Art gives af

**HAFEN UND VERKEHRSAMT DER STADT KIEL,**

Telefon:  
1420 u. 6000-6019.



### Af de sønderjydske Tragedier

Aabenraa-Damperen »Delta« vil nu blive solgt, idet det paa en ekstraordinær Generalforsamling i Partsrederiet »Delta« iflg. »Højmdal« er vedtaget at sælge Damperen og opløse Rederiet. Skibet skal i den kommende Uge sejles til Aabenraa fra Lübeck, hvor det ligger oplagt, og derefter sælges ved Auktion.

Dermed er det sidste af de fire Partsrederier i Aabenraa, »Alpha«, »Beta«, »Gamma« og »Delta«, hævet. »Delta« blev beslægtet i Portugal under Krigen, »Gamma« forliste ved den norske Kyst og »Alpha« er som meddelt fornylig solgt til Finland.

### Ny Rute Korsør—Lybæk

Efter at Kreatureksporten i ca. 2 Maaneder har været standset over Korsør, vil der — efter hvad »Sorø Amtstidende« erfarer — fra i Dag blive aabnet en ny ugentlig Eksportroute fra Korsør til Lybæk. Det er i Gaar Eftermiddag blevet bestemt, at Ruten, bag hvilken staar flere sjællandske Eksportører, skal betjenes af en af Flensborg forenede Dampskibsselskabs Baade. P. Jørgensen & Co. skal være Mæglere for Ruten. Den første Last, der afgaar derfra i Dag, vil omfatte ca. 50 Kreaturer.

### Finske Havarister

Den finske 3-mastede Skonnert »Sampo« er under den haarde Storm sprunget læk i Østersøen og har drevet omkring, flydende paa Trælaster, i Nærheden af Landsort i to Døgn. I Dag er Skonnerten blevet indbragt til Nynæshamn.

Kl. 5 Mandag Eftermiddag indkom den finske Damper »Vera H.«, hjemmehørende i Helsingfors, til Landsort og kaldte paa Lods for at søge Nødhavn. Skibet, som var trælaster, var i den høje Sø Søndag Morgen sprunget læk og havde faaet stærk Slagside. Lods'en indbragte Skibet til Nynæshamn.

### Haard Rejse over Nordsøen

Gøteborg-Damperen »Bona«, Kaptajn Bengtsson, er i Lørdags ankommet til Nyborg efter en haard Rejse over Nordsøen. Skibet afsejlede fra Boston Fredag den 30. September og har saaledes brugt over otte Døgn om en Rejse, der normalt varer 3½ Døgn. Skibet havde ikke taget videre Skade, men maatte søge ind til Frederikshavn for Kulforsyning, da Bunkersbeholdningen var sluppet op.

### Om Kedelsprængninger

I en lille Turistdamper »Sperber« indtraf der for kort Tid siden en Sprængning, hvorved syv Personer dræbtes, og mange blev skoldet. Baaden laa ved Caprivibroen, Berlin-Charlottenburg og skulde netop afsejle; den var bygget 1899, og dens Kedel var i Marts Maaned i Aar underkastet Eftersyn med Trykprøve, og en revnet Støttebolt var da opdaget og fornyet.

Aarsagen til Ulykken var, at et stort Antal Støttebolte til Afstivning af Forbrændingskamrets Bagvæg var revnet. De fleste af Bollenenes Brudflade fremviste Kedelstens-aflejringer, og heraf kan man jo slutte, at Brud er sket noget Tid, før Sprængningen indtraf.

Den mangelfulde Afstivning af Kedlens bageste Endebund bevirkede, at denne paa en Strækning af 400 mm revnede ved Optagningsrunden, og gennem Revnen, der gabede 40 mm, strømmede Vand og Damp ud, siger *Tidsskrift for Maskinvæsen*.

En lignende Kedelsprængning, der krævede 5 Mennekeliv, indtraf paa Rhindamperen »Gutenberg«, og Aarsagen var ganske den samme: Forbrændingskamrets Bagvæg var trykket ind, den forreste Kedelbund skubbet fremefter, og der var ved Optagningsrunden til venstre Kanal opstaaet en Revne med 200 mm Længde og 6 mm Bredde.

Efter dette Havari talte man om Gennemboring af Støttebollene, saaledes som anvendt ved Lokomotivked-

ler, men herimod indvendtes, at den kraftige Udblæsning gennem et saadant Hul i en revnet Støttebolt kunde drage yderligere Beskadigelser med sig, og endvidere vilde Tilstopning af et blæsende Borehul paa Grund af de indskrænkede Pladsforhold ombord berede Vanskeligheder. Det tyske Kedelinspektorat har derfor ikke villet foreskrive Gennemboringer, men anbefaler hyppige Undersøgelser af Støttebollene, siger *Der Schiffingenieur*.

Sprængningen i »Sperber« har paany vist Nødvendigheden af at prøve Bollene; men hertil udkræves nogen Erfaring. Brud indtræffer fortrinsvis nærmest Bagbunden, og ved at slaa paa Bollene med en Hammer el. lign. kan man af Klang, evt. Fjedringen konstatere, om Boltene er hel eller ikke. Er man i Tvivl, kan man altid gennembore Boltene i omtrent hele dens Længde, idet man borer fra Bagbunden; viser der sig ikke Udstrømning, er Boltene i Orden.

### De mange Sejlskibshavarier

Til Trods for, at Antallet af Sejlskibe bliver mindre og mindre Aar for Aar — de repræsenterer to smaa Procent af Verdenstonnagen — har de en uforholdsmæssig høj Havari-Procent. Kaptajn Eriksen fra Mariehamn har saaledes haft tre alvorlige Havarier i den senere Tid med sine selvforsikrede Sejlskibe.

Vi omtalte sidste Uge hans Bark »Lawhill«s Nedsejling af en stor polsk Damper. »Lawhill« er nu gaaet i Dok ved Eriksberg Værft. Det har ved Undersøgelsen vist sig, at 28 Plader skal fornyes, og Reparationen vil tage et Par Uger. I Stockholm fremkom forleden et Rygte om, at »Lawhill« skulde sælges til Ophugning ved et Gøteborg-Værft, men dette demeteres fra Mariehamn, og Barken afgaar efter Reparationen til Bestemmelsehavnen i Australien.

### Længere Fyr ønskes

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har fremsat Ønsket om at faa Lohals Fyr gjort højere, da man vanskeligt kan skelne Fyret fra andet Lys i Land.

### Et er sit Søkort at forstaa —

Da Damperen »Cimbria« forrige Lørdag langsomt sejlede ud af Randers Fjord, drejede pludselig en Sejlbaad fra Bredden midt ud i Farvandet. Fra »Cimbria« blev der givet et Stød i Fløjten, og der blev slaaet fuld Bak til Maskinen. Alligevel styrede Baaden tværs for »Cimbria«s Bane, og en Kollision fandt Sted. Baaden sank straks, men det lykkedes Manden om Bord at redde sig op i en anden Baad i Nærheden. Da »Cimbria«s Kaptajn spurgte ham, hvorledes det dog kunde falde ham ind at manøvrere paa denne Maade, svarede han, at han ikke havde kunnet faa Baaden til at styre.

Under Søforhøret oplystes det, at Baaden var forsikret for 1500 Kr.

### Danske Navigatorers Bibliotek,

der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919, raader nu over en Bogsamling paa 8689 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Løb forøget med 213 Bind, og Udlaanet har udgjort 10,925 Bind, heri ikke medregnet den betydelige Udveksling af Bøger, der finder Sted mellem Skibene i fremmede Havne samt ved Filialerne i Esbjerg, Svendborg og Korsør. Af Udlaanet var 893 Bind Faglitteratur omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandskab, Skibsbygning, Meteorologi og Radiotelegrafi m. m.

Der var i September d. A. 3263 Bind ude mellem Navigatorerne og ved Filialerne i Svendborg, Esbjerg, Marstal, Korsør, Helsingør og New Rork.

Bibliotekets Hovedsæde er i København, hvor Bibliotekaren fhv. Skibsfører F. F. Carstens leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Korsør Havnemester Hjørth Jensen, i Helsingør Havnemester M. Andersen, i Svendborg Fru Rasmussen, i Marstal Navigationslærer C. G. Ryager, i Esbjerg Forvalter i D.F.D.S. N. H. Thygesen, bistaaet af Styrmand Thorshøj, velvilligst har

### Naval & Mercantile Outfitters

»SILVERVARER« giver Tilfredshed.

Før De køber andetsteds besøg da —

## SILVER'S

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skråderetablisement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Bullfinch, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. 10. 32

LONDON.....	19,29	MADRID.....	45,95
NEWYORK.....	559,50	AMSTERDAM.....	225,50
BERLIN.....	133,10	STOCKHOLM.....	99,20
PARIS.....	22,10	OSLO.....	97,25
ANTWERPEN.....	77,80	HELSINGFORS....	8,36
ZÜRICH.....	108,40	PRAG.....	16,70
ROM.....	28,80		

taget sig af Udlaanet og i New York, hvor Superintendenten ved Skandinavien Amerika Liniens Dok Hr. Kaptajn Højmark venligst har paataget sig Udlaanet.

Bogsamlingen er forsikret i Forsikringselskabet »National« for 20,000 Kroner.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Skibsførerne *Sv. Prip* og *V. Thorsen* for Københavns Skipperforening, Skibsførerne *H. P. Hagelberg* og Medlem af Navigations-Eksamenkommissionen *C. G. Izard* samt som Suppleant Skibsfører *H. Neergaard* for den almindelige danske Skibsførerforening og Styrmandene *Niels Hansen*, *H. S. Hammer*, *E. A. Bang* og Repræsentant *H. J. Christiansen* for dansk Styrmandsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigationsskolebestyrer *Th. P. Funder* og Næstformand er Repræsentant *H. J. Christiansen*.

I Aarets Løb er Medlem af Bestyrelsen, Hr. Kaptajn *Jacob Møller* afgaaet ved Døden. Kaptajn *Møller* var Medstifter af Biblioteket, som han omfattede med stor Interesse, og Bestyrelsen maa med Sorg beklage Tabel af et trofast og højagtet Medlem.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Undervisningsministeriet, Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse og De Nautiske Foreninger.

## AARHUS HAVN

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Nordland* af Gøteborg, indladet Olie til Middelhavet.  
 s.s. *Orion* af København fra England med Kul.  
 s.s. *Suomen Poika* af Helsingfors, indladet Olie og Soyaskraa til Finland.  
 s.s. *Iris* af Amsterdam, fra Rotterdam med Copra og Samsfrø.  
 s.s. *Schababbe* af Hamburg fra Rotterdam med Copra.  
 s.s. *Svanhild* af København, fra Amerika via Horsens med Oliekager.  
 s.s. *Graculus* af Helsingborg, fra England med Kul.  
 s.s. *Herbert* af Helsingfors, fra England med Kul.  
 s.s. *Pited* af Stockholm, indladet Olie til Sverige.  
 s.s. *Randsdal* af Oslo, fra London, Parlladning Copra.  
 s.s. *Orpheus* af Amsterdam, fra Amsterdam med Stykgods, indladet Olie.  
 s.s. *Petroela* af Nyborg, fra Nyborg med Petroleum.  
 s.s. *Luna* af Bremen, fra Rotterdam med Parlladning Copra.  
 3m. Sk. *Hilda* af Raumo, fra Raumo med Trælast.  
 3m. Sk. *Kajak* af Kuresaas fra Trångsund med Trælast.  
 3m. Sk. *Selma* af Skellinge, fra Hernøsand med Trælast.  
 s.s. *Ebro* og s.s. *Rota*, indladet Landbrugsprodukter.

## POSITIONSLISTE PR.



11. OKTOBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Aalborg 9.10.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Amsterdam 7.10.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 8.10. til Yokohama.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newcastle 4.10.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Algier forv. 12.10. til Tunis.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Middlesbrough 9.10.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Southampton 9.10.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Nakskov 7.9.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Buenos Aires forv. 11.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 23.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Suez 9.10. til Adén.  
 s.s. *Askø*, Larsen, afg. Køge 8.10. til Leningrad.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 7.10.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Nakskov 17.9.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Botfeldt, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Ny-købing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhuss*, Schmidt, afg. Bergen 10.10.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, ank. Nantes 6.10.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Las Palmas 6.10. til Bordeaux.  
 m.s. *Boringia*, Vøring, ank. Singapore 10.10.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Leghorn 5.10.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 9.10.  
 s.s. *Botnia*, ank. Kbhvn. 2.10.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Bordeaux 6.10.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Blyth 8.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Gdynia forv. 18.10. til København.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Villa Constitucion 6.10.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 7.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 2.10. til Suez.  
 m.s. *Christian Holm*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 4.10.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseille 8.10. til Barcelona.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Kilia 4.10.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 13.10.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Kbhvn. f. B. 11.10. til Brahestad.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, afg. Leningrad 8.10. til Methil.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Oslo 9.10.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Race 5.10. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New Orleans 8.10. til Houston.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 11.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 15.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 7.10.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Hansen, afg. Leith forv. 11.10. til Odense.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Messina forv. 12.10. til Palermo.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Calencia 10.10. til Malaga.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Leningrad 8.10.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Marseilles 5.10. til Port Said.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Danzig 11.10.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Palermo 9.10.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Los Angeles 7.10.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Ny-borg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, afg. Fowey 30.9. til Panama Canal.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo 6.10. til Penang.  
 s.s. *Flora*, Thornung, afg. Newcastle forv. 17.10. til København.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Nørresundby 8.10.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 8.10. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Kemi 9.10.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 15.10. til Hamborg.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 14.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Norfolk V. 30.9.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Archangel 30.9.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Dunston 29.9. til Montreal.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Hamborg 7.10.  
 m.s. *Guldborg*, pass. Balhao 24.9.

## H

- s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Korsør 11.10.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Istanbul 8.10.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 14.10. til Newcastle.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbeck, afg. Liverpool 11.10. til Swansea.  
 s.s. *Hjorthholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 4.10. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 20.10. til Hull.

## I

- m.s. *India*, Kruse, afg. St. Thomas 8.10. til Newcastle.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Pescara 9.10. til Bourgas.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, afg. Hull 8.10.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 14.10. til Leith.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Newport News 8.10. til New Orleans.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, afg. Kbhvn. 11.10. til Gdynia.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Dunkirk 9.10.  
 s.s. *Jolantha*, Arel, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, ank. Hongkong 9.10.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Beckton 8.10.

## K

- s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 10.10. til Manchester.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

- s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 9.10. til Grimsby.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, ank. Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knølgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Genoa 9.10. til London.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kbhvn. 8.10.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Kalundborg 10.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Grønland 30.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Holbæk 8.10. til Buenos Aires.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Hongkong 8.10. til Singapore.  
 s.s. *Manø*, Langlykke, ank. Amsterdam 2.10.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 15.10. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Leningrad 9.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Kolding 8.10.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Masned Sund 8.10.  
 s.s. *Maryland*, Kolster, afg. Newcastle 16.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Port Said 9.10. til Genoa.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Gdynia 11.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 8.10.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Kemi 10.10.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Newcastle 7.10. til Køge.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Antwerpen 7.10.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 4.10. til Kbhvn.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, ank. San Francisco 8.10.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Malmø 8.10. til Leningrad.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 25.9. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Leningrad 3.10.  
 s.s. *Pulaski*, Borkowski, afg. Halifax 3.10.

## R

- s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. 17.10. til Nakskov.

## S

- s.s. *Samsø*, Rathje, afg. Bollsta 4.10. til Rouen.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, 270 miles Sydost Cape Race 5.10. p. R. t. London.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus forv. 12.10.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 12.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Leningrad 30.9.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, pass. Panama Canal 7.10. p. R. t. Los Angeles Harbour.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Perim 10.10. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen forv. 11.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Boness 6.10.

**BRUG HEMPELS KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*

KØBENHAVN

- s.s. *Skjold*, Jønson, afg. Bordeaux forv. 12.10. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Dalshuk 4.10.  
 s.s. *Sleipner*, Hansen, afg. Calamata 5.10.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Cardiff 9.10.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 9.10.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Maracaibo 8.10. til Cardenas.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 8.10. til Grangemouth.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John N.B. 12.10.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Aalborg forv. 12.10. til Randers.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 12.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Ellesmere Port forv. 10.10. til Liverpool.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. Tyne 1.10.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 17.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 13.10. til Gdynia.  
 s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Grimsby 10.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 19.10. til Ceuta.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Kbhvn. 8.10. til Søderhamn.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Aberdeen 8.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 12.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 15.10. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, Kbhvn.-Oslo-New York Ruten.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. Fredericia 10.10.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Boston Red 7.10.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Puertocabello 4.10.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Aarhus forv. 15.10.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Aggerholm, afg. Kbhvn. 10.10. til Landskrona.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 19.10. til Gdynia.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 10.10. til Danzig.

## Y

- s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, ank. Casablanca 7.10.



## POSITIONSLISTE FOR SEJL SKIBE PR. 10. OKTOBER 1932

3/m Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Piteå 7.10.3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Shorehaun 4.10.

## 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: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdrescb

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 12 Mill. Kr. - Reserver 4½ Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statetelef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## CADENIUS & GRAHN <sup>1/2</sup>B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Telegr.-Adr. »Cadenius Kotka»

## A.B. BRUHN Co. O/Y

(f. d. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

**KOTKA (Finland)**

Telegr.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND  
& Kalajokki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Telegr.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

**WASA**

Agent for Nordisk Skibsrederforening,  
Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Telegr.-Adr.  
SVANLJUNG

## O/Y A. E. ERICKSON & Co, A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . .	20 ft.
Harvaluoto . . . . .	18 »
Attu . . . . .	20 »
Wartsala inner road . . . . .	16 »
» outer road . . . . .	20 »
Strömma inner road . . . . .	16 »
» outer road . . . . .	20 »
Hakkala . . . . .	19 »

AT ÅBO:

Quay . . . . .	22 ft.
Inner road . . . . .	24 »
Outer road . . . . .	25 »

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 12. Oktober 1932.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegues paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krono  
aarlig foruden Portoudgifterne. Eukolto Nunnre faas for 10 Øro paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Sæen.

## I. Østersøen.

1918. Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto. Marjaniemi Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 27/710. Helsingfors 1932.)  
*Marjaniemi* Fyr paa c. 65° 02' N. 24° 34' E. er forandret og viser nu hvidt og grønt, fast Lys med hvidt og grønt Et-Blink hver 30<sup>s</sup>, fast Lys 26½<sup>s</sup>, Blink 3½<sup>s</sup>. Iøvrigt er Fyret uforandret.
1919. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Gamlakarleby. Koörsklacken. Oplysning om Fyr.  
(U. f. s. Nr. 27/713. Helsingfors 1932.)  
Fyrpælen til *Koörsklacken* Fyr paa 63° 51' 09" N. 23° 00' 37" E. er hvidmalet.
1920. Finland. Bottniske Bugt. Vasa. Emilia Fyr. Kasten Fyr. Tophetegnelser paa Fyrpæle forandret.  
(U. f. s. Nr. 27/714. Helsingfors 1932.)  
1. Tophetegnelsen paa Fyrpælen til *Emilia* Fyr paa 63° 06' 40" N. 21° 35' 00" E. er forandret til en hvid Trekant med Spidsen opad.  
2. Tophetegnelsen paa Fyrpælen til *Kasten* Fyr paa 63° 06' 43" N. 21° 35' 07" E. er forandret til en hvid Trekant med Spidsen nedad.
1921. Finland. Bottniske Bugt. Baaker genopført.  
(U. f. s. Nr. 27/711. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Baaker er genopført:  
*Härkmeri* 62° 11' 34" N. 21° 19' 54" E. *Tjärnbådan* 63° 02' 48" N. 21° 17' 55" E.  
(E. f. S. Nr. 51/2713 1931.)
1922. Finland. Bottniske Bugt. Genopførelse af Baaker udsat.  
(U. f. s. Nr. 27/712. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Baaker vil blive genopført i Løbet af 1933:  
*Murgrund* 62° 13' 47" N. 21° 17' 31" E. *Truthällan* 63° 17' 13" N. 21° 31' 49" E.  
(E. f. S. Nr. 51/2713 1931.)
1923. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raumo. Nurmes Fyr. Ny rød Lysvinkel.  
(U. f. s. Nr. 27/715. Helsingfors 1932.)  
I Fyret *Nurmes* paa 61° 11' 36" N. 21° 20' 18" E. er indlagt en ny rød Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 11° og c. 25°. Fyret lyser nu, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c. 331° til c. 11°. 4. Hvidt i Pejl. fra c. 51° til c. 93°.  
2. Rødt i — - c. 11° - c. 25°. 5. Rødt i — - c. 93° - c. 151°.  
3. Grønt i — - c. 25° - c. 51°.  
Iøvrigt er Fyret uforandret.

1924. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raumo. Nyt Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 27/716 Helsingfors 1932.)  
Ved Indløbet til *Raumo* er paa  $61^{\circ} 10' 08''$  N.  $21^{\circ} 19' 18''$  E. udlagt en rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost.
1925. **Finland. Skärgårdshavet. Utö—Lohm. Storbådan Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 27/718. Helsingfors 1932.)  
I Løbet fra *Utö* til *Lohm* er tændt et nyt Fyr *Storbådan* paa  $59^{\circ} 56' 15''$  N.  $21^{\circ} 32' 29''$  E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ .  
Flammens Højde: 5 m. En hvid, ottekantet Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $60^{\circ}$  til c.  $65^{\circ}$ . 3. Rødt i Pejl. fra c.  $70^{\circ}$  til c.  $131^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $65^{\circ}$  - c.  $70^{\circ}$ .
1926. **Finland. Finske Bugt. Bengtskär Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 27/708. Helsingfors 1932.)  
Taagesignalet ved *Bengtskär* Fyr paa c.  $59^{\circ} 43'$  N.  $22^{\circ} 30'$  E. er for Tiden ude af Virksomhed.
1927. **Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hangö. Långgrund Fyr nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 27/707. Helsingfors 1932.)  
Fyret *Långgrund* paa c.  $59^{\circ} 48'$  N.  $22^{\circ} 55'$  E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 276.)
1928. **Finland. Finske Bugt. Äransgrund Fyrskib. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 27/728. Helsingfors 1932.)  
Undervandstaagesignalet i Fyrskibet *Äransgrund* paa c.  $59^{\circ} 56'$  N.  $24^{\circ} 56'$  E. er for Tiden ude af Virksomhed.
1929. **Finland. Finske Bugt. Lovisa. Valkom Havneomraade. Nyt Løb uddybet Sømærke udlagt.**  
(U. f. S. Nr. 28/876. Helsingfors 1932.)  
Et nyt Løb med  $6,1$  m Vand er gravet til *Valkom* nye Bro. Samtidig er udlagt en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 24' 46''$  N.  $26^{\circ} 15' 25''$  E.
1930. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusacklacken Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 27/704. Helsingfors 1932.)  
Paa  $60^{\circ} 19' 15''$  N.  $26^{\circ} 30' 13''$  E. er tændt et nyt Fyr *Ljusacklacken* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,4^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $3^s$ . Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde: c.  $6,5$  Sm. En rødmalet, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament, hvis øverste Del er rødt og nederste Del hvidt. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $61^{\circ}$  til c.  $73^{\circ}$ . 6. Rødt i Pejl. fra c.  $185^{\circ}$  til c.  $218^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $73^{\circ}$  - c.  $79^{\circ}$ . 7. Grønt i — - c.  $218^{\circ}$  - c.  $242^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $79^{\circ}$  - c.  $103^{\circ}$ . 8. Hvidt i — - c.  $242^{\circ}$  - c.  $245^{\circ}$ .  
4. Grønt i — - c.  $103^{\circ}$  - c.  $175^{\circ}$ . 9. Rødt i — - c.  $245^{\circ}$  - c.  $259^{\circ}$ .  
5. Hvidt i — - c.  $175^{\circ}$  - c.  $185^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 35/1677 1932.)
1931. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusacklack Baake nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 27/705. Helsingfors 1932.)  
*Ljusacklack* Baake paa  $60^{\circ} 19' 15''$  N.  $26^{\circ} 30' 13''$  E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 277.)
1932. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Lövörevet Lystønde forbliver foreløbig ude.**  
(U. f. s. Nr. 27/706. Helsingfors 1932.)  
Lystønden *Lövörevet* paa c.  $60^{\circ} 20'$  N.  $26^{\circ} 31'$  E. forbliver indtil videre paa Station.  
(E. f. S. Nr. 35/1677 1932.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1933. Danmark. Sundet. Middelgrunden. Losseplads udvidet. Afmærkning flyttet. Lossepladsen paa *Middelgrunden* er udvidet N. efter, i hvilken Anledning Afmærkningen er flyttet, som følger:

a. Grøn Spidstønde paa 55° 41' (42") N. 12° 39' (53") E. er flyttet til 55° 41' (46") N. 12° 39' (51") E.

b. Grøn Spidstønde paa 55° 42' (02") N. 12° 39' (54") E. er flyttet til 55° 42' (14") N. 12° 39' (51") E.

c. Grøn Spidstønde paa 55° 42' (12") N. 12° 40' (33") E. er flyttet til 55° 42' (28") N. 12° 40' (40") E.

Arealet, der begrænses af de 5 N.-ligste grønne Spidstønder, er forbeholdt *Københavns Havn* til Brug ved Losning fra dybtgaaende Materiel.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 264.)

1934. Danmark. Smaalandsfarvandet. Fæmo Lodsstation nedlagt. Oplysning om Lods.

E. f. S. Nr. 40/1917 1932 annulleres og erstattes med:

Lodsstationen paa *Fæmo* er nedlagt. Skibe bestemt til *Nykøbing F.*, der ønsker Lods fra *Fæmo*, maa derfor:

entn bestille *Guldborg* Lods til at møde til bestemt Tid og Sted N. for *Skelle Rev*,

eller gøre Lodssignal efter Omstændighederne ved *Albuen*, *Baago*, *Hestehoved*, *Gronsvund* eller *Masnede*. Lodser fra de nævnte Stationer vil da føre Skibene forbi *Fæmo*, indtil *Guldborg* Lods efter Signal kan borde dem.

*Fæmo* Havn: c. 54° 58',<sub>3</sub> N. 11° 31' E.

(E. f. S. Nr. 42/2076 1928 Danske Lods, Side 503. Havnelods, Side 60, Tillæg Nr. 2 Side 10. Søm.-Fort. Side 76 og 77.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1935. Danmark. Kattegat. Fornæs N. Dybde over Vrag. Vragafmærkning ind-draget.

Mindste Dybde over Vraget af Motorsejlskibet *Hunte*, der ligger sunket paa 56° 33' (39") N. 10° 55' (41") E., er nu 7,0 m. Vragvageren med 2 grønne Flag, som var udlagt c. 25 m NE. for Vraget, er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 43/2329 og 44/2365 1931. Kort Nr. 247 og 211).

1936. Danmark. Kattegat. Hals Barre. Radiofyr oprettes.

Ved *Hals Barre* Fyr paa c. 56° 57' N. 10° 26' E. vil der blive oprettet et Radiofyr. Bølgelængde 306 kp (980 m). Tonehøjde: 475 Svingninger pr. Sek. Signalet bestaar af Bogstaverne HBHB efterfulgt af 7 Streger, hver af 5<sup>s</sup>. Varighed.

Radiofyret er ikke grupperet, men sender Signaler som Nr. 1 i en Gruppe, nemlig: Fra Kl. 0000—0002, fra Kl. 0006—0008, fra Kl. 0012—0014 o. s. v. Radiofyret er i kontinuerlig Drift, naar Sigtbarheden ved *Hals Barre* er 4 Sm eller derunder.

Der udsendes *Klartvejrssignaler* hver Time, nemlig fra Kl. 0006—0008 og fra Kl. 0012—0014, dernæst fra Kl. 0106—0108 og fra Kl. 0112—0114 o. s. v.

Tidspunkterne henføres til *Greenwich* Middeltid.

Radiofyret forventes sat i Drift inden Udgangen af 1932.

(Kort Nr. 271, 259, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 144. Fyr-Fort. Nr. 127.)

1937. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag.

Vraget af Dampskibet *Niemen*, der er sunket efter en Kollision, antages at være gaaet ned paa c. 57° 38½' N. 10° 56' E., c. 11 Sm 120° fra *Skagen* Fyr.

1938. Danmark. Limfjorden. Nørre-Sundby. Fyr midlertidig slukket.  
*Nørre-Sundbys* S.-lige Ledefyrs Bagfyr paa  $57^{\circ} 03' (24'')$  N.  $9^{\circ} 55' (33'')$  E. er for Tiden slukket.  
 (Fyr-Fort. Nr. 584 a.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1939. Rusland. Nordlige Ishav. Kolguev Island. Fyr tændt.  
 (N. t. M. Nr. 1581. London 1932.)

Paa Baakens Plads paa E.-Kysten af *Kolguev Island* er paa  $69^{\circ} 08' 30''$  N.  $50^{\circ} 16' 00''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,9^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 11 Sm. En dobbelt, sekskantet Baake, øverste Del hvid, nederste Del rød. Fyret er ubevogtet.

1940. Norge. Hamarøy. Hamsundspollen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1932.)

Yderst paa *Skrattneset* er paa  $68^{\circ} 08' 07''$  N.  $15^{\circ} 32' 36''$  E. tændt et nyt Fyr, *Hamsundspollen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $7,2$  Sm for hvidt,  $4,5$  Sm for rødt og  $3,8$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $56^{\circ}$ til $74^{\circ}$ . | 5. Rødt i Pej. fra $187^{\circ}$ til $213^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $74^{\circ}$ - $88^{\circ}$ .       | 6. Grønt i — - $213^{\circ}$ - $228^{\circ}$ .       |
| 3. Grønt i — - $88^{\circ}$ - $181^{\circ}$ .      | 7. Rødt i — - $228^{\circ}$ - $241^{\circ}$ .        |
| 4. Hvidt i — - $181^{\circ}$ - $187^{\circ}$ .     |  |

Brændetid: 12. August—24. April.

1941. Norge. Leikubåen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1932.)

Paa den tidligere Jernstangs Plads paa *Leikubåen* paa  $63^{\circ} 55' 40''$  N.  $9^{\circ} 53' 34''$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  $4,5$  Sm. Et Fyrstativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

1942. Norge. Vilnesfjorden. Rauøen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1932.)

*Rauøen* Fyr paa c.  $61^{\circ} 18',0$  N.  $4^{\circ} 54',6$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $6^s$ . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt,  $7,5$  Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $260^{\circ}$ til $265^{\circ}$ . | 6. Hvidt i Pej. fra $9^{\circ}$ til $17^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $265^{\circ}$ - $327^{\circ}$ .       | 7. Rødt i — - $17^{\circ}$ - $86^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $327^{\circ}$ - $345^{\circ}$ .        | 8. Hvidt i — - $86^{\circ}$ - $118^{\circ}$ .      |
| 4. Hvidt i — - $345^{\circ}$ - $4^{\circ}$ .         | 9. Grønt i — - $118^{\circ}$ - $141^{\circ}$ .     |
| 5. Grønt i — - $4^{\circ}$ - $9^{\circ}$ .           | 10. Hvidt i — - $141^{\circ}$ - $156^{\circ}$ .    |

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

(E. f. S. Nr. 27/1291 og 36/1720 1932.)

1943. Norge. Stavangerfjorden. Tungenes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 23 og 24. Oslo 1932.)

*Tungenes* Fyr paa c.  $59^{\circ} 02',1$  N.  $5^{\circ} 35',1$  E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser og hvidt Et-Blink. Synsvidde: 13 Sm.

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 28/1333 1932.)

1944. Norge. Tananger. Flatholmen Fyr. Taagesignal oprettet.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1932.)

Ved *Flatholmen* Fyr paa c.  $58^{\circ} 55',3$  N.  $5^{\circ} 33',7$  E. er oprettet et Taagesignal med Tyfon. Signalet, der træder i Virksomhed den 1. November d. A., er To-Stød hver  $1^m$ , Stød  $4^s$ , Pause  $6^s$ , Stød  $4^s$ , Pause  $46^s$ .

(E. f. S. Nr. 19/873 1932.)



**1945. Danmark. Radiofyrene i Nordsøen. Nyordning finder Sted.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 19/888 1932 meddeles:

Indenfor Tidsrummet 15. Oktober til Udgangen af November Maaned d. A. vil der — ſaavidt angaar Radiofyrene i *Nordsøen*, nemlig *Vyl*, *Horns Rev* og *Graadyb* Fyrſkibes Radiofyr ſamt *Hanſtholm* Radiofyr — blive foretaget Forandringer, ſom fremgaar af nedenſtaaende Oplyſninger; det bemærkes, at der i den omhandlede Periode vil kunne opſtaa Usikkerhed i Radiofyr-tjenesten, ſom efter Udløbet af denne Periode vil være bragt i Overensſtemmelse med de internationale Regler for Radiofyrene.

A. Radiofyrene *Vyl—Horns Rev—Graadyb* ſamles i een Gruppe med ſamme Bølgelængde 306 kp (980 m) og ſamme Tonehøjde 1005 Svingninger pr. Sek.

Radiofyrene udsender Signaler i den nævnte Rækkefølge ſaaledes, at *Nr. 1* ſender fra Kl. 0000 til 0002, *Nr. 2* fra Kl. 0002 til 0004, *Nr. 3* fra Kl. 0004 til 0006, hvorefter *Nr. 1* atter ſender fra Kl. 0006 til 0008 o. s. v.

Radiofyrene holdes i kontinuerlig Drift, naar Sigtbarheden er 4 Sm eller derunder. I klart Vejr ſender *Horns Rev* og *Graadyb* Radiofyr Klartvejrssignaler hver 1½ Time:

*Nr. 2 (Horns Rev)* ſender ſaaledes fra Kl. 0002 til 0004 og fra Kl. 0008 til 0010 og derefter atter fra Kl. 0132 til 0134 og fra Kl. 0138 til 0140 o. s. v.

*Nr. 3 (Graadyb)* ſender fra Kl. 0004 til Kl. 0006 og fra Kl. 0010 til 0012 og derefter atter fra Kl. 0134 til 0136 og fra Kl. 0140 til 0142 o. s. v.

Alle Tidspunkter er henført til *Greenwich* Middeltid.

Radiofyrkaraktererne vil, efter at Gruppen er etableret, være følgende:

*Nr. 1, Vyl*, paa c. 55° 21' N. 7° 40' E.: Bogſtaverne VYL efterfulgt af 14 Streger, hver af 2,5<sup>s</sup>. Varighed (altsaa uforandret Karakter). — Dette Radiofyr er ikke forbundet med noget Undervandssignal til Afſtandsbeſtemmelse.

*Nr. 2, Horns Rev*, paa c. 55° 34' N. 7° 20' E.: Bogſtaverne HRHR efterfulgt af 15 Prikker til Afſtandsbeſtemmelse, derefter en Pejlstreg af 13,5<sup>s</sup>. Varighed og til Slutning Bogſtaverne HR.

*Nr. 3, Graadyb*, paa c. 55° 20' N. 8° 05' E.: Bogſtaverne GDGD efterfulgt af 15 Prikker til Afſtandsbeſtemmelse, derefter en Pejlstreg af 12<sup>s</sup>. Varighed og til Slutning Bogſtaverne GD.

B. Radiofyret *Hanſtholm* paa c. 57° 07' N. 8° 36' E., ſom er *Nr. 1* i Radiofyr-gruppe med de projekterede *norske* Radiofyr paa *Lister* og *Oksoy*, bibeholder ſin Radiofyrkarakter, Bølgelængde (297 kp (1010 m)) m. m., men Sendetiderne forandres ſaaledes, at Radiofyret ſender Signaler fra Kl. 0000 til 0002 og fra Kl. 0006 til 0008 o. s. v.

Radiofyret holdes i kontinuerlig Drift, naar Sigtbarheden er 4 Sm eller derunder.

I klart Vejr udsendes Signaler hver 1½ Time, ſaaledes at der ſendes fra Kl. 0006 til 0008 og fra Kl. 0012 til 0014 og derefter atter fra Kl. 0136 til 0138 og fra Kl. 0142 til 0144 o. s. v.

Alle Tidspunkter er henført til *Greenwich* Middeltid.

Nærmere Meddelelſe vil fremkomme, efterhaanden ſom Radiofyrene er bragt i Overensſtemmelse med denne Bekendtgørelſe.

(E. f. S. Nr. 19/888 1932. Danske Lods, Side 96 og 114. Fyr-Fort. Nr. 1, 36, 37 og 69.)

**1946. Danmark. Thyborøn Lys- og Fløjtetønde. Erstatningstønde forandret.**

Naar Lys- og Fløjtetønden *Thyborøn* paa 56° 42' (54") N. 8° 10' (30") E. en kort Tid midtsommers inddrages for Eftersyn, udlægges en rød- og hvidſtribet Lystønde med ſamme Fyrkarakter og ikke ſom hidtil en rød- og hvidſtribet Spidstønde med Ballon. (Danske Lods, Side 111 og 448. Fyr-Fort. Nr. 57. Søm.-Fort. Side 24, Nr. 15.)

**1947. Tyskland. Amrumbank Fyrſkib. Radiofyr og Taagesignaler forandret.**

(N. f. S. Nr. 40/3320. Berlin 1932.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrſkibet *Amrumbank* paa c. 54° 33' N. 7° 53' E. benytter nu Bølgelængden 291 kp (1031 m). Tonehøjde: 600 Svingninger pr. Sek. Signalet, der afgives 2 Gange hver 6 Min., er, ſom følger:

Bogſtavet F 3 Gange 14<sup>s</sup>, Pause 1,25<sup>s</sup>, 14 Streger paa hver 1<sup>s</sup>. og 0,25<sup>s</sup>. Pause imellem Stregerne 17,25<sup>s</sup>, Pause 0,25<sup>s</sup>, en lang Streg 7,25<sup>s</sup>, Pause 1,10<sup>s</sup>, Bogſtavet F 2 Gange 8,90<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>, Signalet gentaget 1<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup>.

Under Taage afgives Signalet det 4., 10., 16., 22. Min. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange det 28. og 34. Min. af hver Time.

2. Undervandstaagesignalet afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet F hver 1<sup>m</sup>, som følger:

Tone 1,66<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,66<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,7<sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.

3. Lufttaagesignalet afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet F hver 30<sup>s</sup>, som følger:

Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 4,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 16,5<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 264.)

#### 1948. Tyskland. Elbe 1 Fyrskib. Radiofyr og Taagesignaler forandret.

(N. f. S. Nr. 40/3320. Berlin 1932.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Elbe 1* paa c. 54° 01' N. 8° 13' E. benytter nu Bølgelængden 291 kp (1031 m). Tonehøjde: 600 Svingninger pr. Sek. Signalet, der afgives 2 Gange hver 6 Min., er, som følger:

Bogstavet L 3 Gange 14<sup>s</sup>, Pause 1,25<sup>s</sup>, 14 Streger paa hver 1<sup>s</sup> og 0,25<sup>s</sup>. Pause imellem Stregerne 17,25<sup>s</sup>, Pause 0,25<sup>s</sup>, en lang Streg 7,25<sup>s</sup>, Pause 1,10<sup>s</sup>, Bogstavet L 2 Gange 8,90<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>, Signalet gentaget 1<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup>.

Under Taage afgives Signalet det 0., 6., 12., 18. Min. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange det 24. og 30. Min. af hver Time.

2. Undervandstaagesignal afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet L hver 1<sup>m</sup>, som følger:

Tone 1,66<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,66<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,7<sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.

3. Hvis Sirenen kommer i Uorden, afgives Lufttaagesignalet med Membransender. Tonehøjde: 525 Svingninger pr. Sek. Signalet er Bogstavet L hver 30<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 4,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 16,5<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 264.)

#### 1949. Tyskland. Weser Fyrskib. Radiofyr og Taagesignaler forandret. †

(N. f. S. Nr. 40/3320. Berlin 1932.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Weser* paa c. 53° 54' N. 7° 49' E. benytter nu Bølgelængde 303 kp (990 m). Tonehøjde: 600 Svingninger pr. Sek. Signalet, der afgives 2 Gange hver 6 Min., er, som følger:

Bogstaverne WE 3 Gange 14<sup>s</sup>, Pause 1,25<sup>s</sup>, 14 Streger paa hver 1<sup>s</sup> og 0,25<sup>s</sup>. Pause mellem Stregerne 17,25<sup>s</sup>, Pause 0,25<sup>s</sup>, en lang Streg 7,25<sup>s</sup>, Pause 1,10<sup>s</sup>, Bogstaverne WE 2 Gange 8,90<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>, Signalet gentaget 1<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup>.

Under Taage afgives Signalet det 4., 10., 16., 22. Min. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange det 16. og 22. Min. af hver Time.

2. Undervandstaagesignal afgives med Membransender. Signalet er Bogstaverne WE hver 1<sup>m</sup>, som følger:

Tone 1,16<sup>s</sup>, Pause 1,16<sup>s</sup>, Tone 3,15<sup>s</sup>, Pause 1,16<sup>s</sup>, Tone 3,15<sup>s</sup>, Pause 3,45<sup>s</sup>, Tone 1,17<sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.

3. Lufttaagesignal afgives med Membransender. Signalet er Bogstaverne WE hver 30<sup>s</sup>, som følger:

Tone 1<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Tone 3,2<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Tone 3,2<sup>s</sup>, Pause 3,1<sup>s</sup>, Tone 1<sup>s</sup>, Pause 16,5<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 264.)

#### 1950. Tyskland. Norderney Fyrskib. Radiofyr og Taagesignaler forandret.

(N. f. S. Nr. 40/3320. Berlin 1932.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Norderney* paa c. 53° 56' N. 7° 14' E. benytter nu Bølgelængden 291 kp (1031 m). Tonehøjde: 600 Svingninger pr. Sek. Signalet, der afgives 2 Gange hver 6 Min., er, som følger:

Bogstaverne NN 3 Gange 14<sup>s</sup>, Pause 1,25<sup>s</sup>, 14 Streger paa hver 1<sup>s</sup> og 0,25<sup>s</sup>. Pause imellem Stregerne 17,25<sup>s</sup>, Pause 0,25<sup>s</sup>, en lang Streg 7,25<sup>s</sup>, Pause 1,10<sup>s</sup>, Bogstaverne NN 2 Gange 8,90<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>, Signalet gentaget 1<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup>.

Under Taage afgives Signalet det 2., 8., 14., 20. Min. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange det 26. og 32. Min. af hver Time.

2. Undervandstaagesignal afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet N 2 Gange hver 1<sup>m</sup>, som følger:  
Tone 3,45<sup>s</sup>, Pause 1,18<sup>s</sup>, Tone 1,18<sup>s</sup>, Pause 3,45<sup>s</sup>, Tone 3,45<sup>s</sup>, Pause 1,18<sup>s</sup>,  
Tone 1,17<sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.
3. Lufttaagesignalet afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet N 2 Gange hver 30<sup>s</sup>, som følger:  
Tone 3,2<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Tone 1<sup>s</sup>, Pause 3,1<sup>s</sup>, Tone 3,2<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Tone 1<sup>s</sup>,  
Pause 16,5<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 264).

**1951. Tyskland. Borkumriff Fyrskib. Radiofyr og Taagesignaler forandret.**

(N. f. S. Nr. 40/3320. Berlin 1932.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Borkumriff* paa c. 53° 46' N. 6° 04' E. benytter nu Bølgelængden 300 kp (1000 m). Tonehøjde: 535 Svingninger pr. Sek. Signalet, der afgives 2 Gange hver 6 Min., er, som følger:

Bogstavet B 3 Gange 14<sup>s</sup>, Pause 1,25<sup>s</sup>, 14 Streger paa hver 1<sup>s</sup> og 0,25<sup>s</sup> Pause imellem Stregerne 17,25<sup>s</sup>, Pause 0,25<sup>s</sup>, en lang Streg 7,25<sup>s</sup>, Pause 1,10<sup>s</sup>, Bogstavet B 2 Gange 8,90<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>, Signalet gentaget 1<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup>.

Under Taage afgives Signalet det 0., 6., 12., 18. Min. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange det 12. og 18. Min. af hver Time.

2. Undervandstaagesignal afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet B hver 1<sup>m</sup>, som følger:

Tone 5<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,66<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,66<sup>s</sup>, Pause 1,66<sup>s</sup>, Tone 1,7<sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.

3. Lufttaagesignal afgives med Membransender. Signalet er Bogstavet B hver 30<sup>s</sup>, som følger:

Tone 4,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 1,5<sup>s</sup>, Tone 1,5<sup>s</sup>, Pause 16,5<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 264.)

**1952. Holland. Scheveningen NW. Skibsfartshindring.**

(B. a. Z. Nr. 232/2420. 's-Gravenhage 1932.)

- Takkelagen fra et Fiskerfartøj, hvorfra Masten rager over Vandet, ligger paa c. 52° 13',5 N. 4° 00' E.

**1953. Belgien. Bol van Heyst S. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1594. London 1932.)

- En Grund med 2,7 m Vand ligger paa c. 51° 24' N. 3° 12' E., 2,57 Sm 5° fra *Zeebrugge Mole Fyr*.

(Kort Nr. 264.)

**1954. England. West Swale. Baake fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1578. London 1932.)

- Baaken paa N.-Kysten af *Deadman Island* paa c. 51° 25' N. 0° 43' E., c. 0,64 Sm 247° fra *Swale Ness*, er fjernet.

**1955. England. Themsen Munding. Black Deep. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1609. London 1932.)

- Den sort og gul, lodret stribede Lystønde „O. A. I.“, der midlertidig var udlagt som Afmærkning for en særlig Losseplads, er inddraget. 51° 38' 00" N. 1° 59' 51" E.  
(E. f. S. Nr. 18/798 1932.)

**1956. England. Harwich Havn Anduvning. Undervandshindring.**

(N. t. M. Nr. 1590. London 1932.)

- En Undervandshindring med 1,2 m Vand ligger paa c. 51° 57' N. 1° 21' E., 0,3 Sm 201° fra *Felixstowe Pier Fyr*.

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

#### 1957. Irland W.-Kyst. Sligo Havn. Black Rock. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1591. London 1932.)

*Black Rock* Fyr paa c.  $54^{\circ} 18' N.$   $8^{\circ} 37' W.$  viser rødt Lys i Pejlinger fra  $107^{\circ}$  til  $138^{\circ}$ . — Løvrigt er Fyret uforandret.

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

#### 1958. Island N.-Kyst. Hunaflói. Seljanes Fyr tændt. Sejlanvisning til Ingólfsfjördr.

(A. f. s. Nr. 7/18. Reykjavik 1932.)

Yderst paa *Seljanes* mellem *Ofeigsfjördr* og *Ingólfsfjördr* er paa c.  $66^{\circ} 04' N.$   $21^{\circ} 39',8 W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvide og Lysevne: 8 Sm. Et 3 m højt Stenhus med Lanterne. Brændetid: 1. August—15. Maj.

Der er ingen kulørte Vinkler, der kan vise, hvornaar man maa dreje om *Munadarsker*. Indsejlingen til *Ingólfsfjördr* er: Man holder S. om *Selsker* lige imod *Hríteyjarnesmuli* og drejer om *Munadarsker*, naar Gaarden *Eyri* lige er gaaet i Skjul bag Affaldet af *Seljanes*, eller naar Fyret paa *Seljanes* haves i Pejling  $180^{\circ}$ .

(Kort Nr. 254, 261, 270, 239, 147 og 283. Islandske Lods. Side 114. Fyr-Fort. Nr. 806 B.)

#### 1959. Portugal. Aveiro. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 18/26. Lissabon 1932.)

Taagesignalet ved *Aveiro* Fyr paa c.  $40^{\circ} 38' N.$   $8^{\circ} 45' W.$  er for Tiden ude af Virksomhed.

#### 1960. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Forcados Floden Indløb. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 1612. London 1932.)

1. *Bar buoy* er flyttet c. 0,9 Sm N. efter og ligger nu paa  $5^{\circ} 25' 40'' N.$   $5^{\circ} 10' 24'' E.$
2. En sort Stumptønde er udlagt paa  $5^{\circ} 25' 53'' N.$   $5^{\circ} 11' 04'' E.$
3. Vragtønden paa  $5^{\circ} 24' 46'' N.$   $5^{\circ} 11' 15'' E.$  er inddraget.
4. Den sorte Stumptønde paa  $5^{\circ} 25' 12'' N.$   $5^{\circ} 10' 52'' E.$  er inddraget.

### VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

#### 1961. Porto Rico. Mayaguez Bugt. Grund afmærket.

(N. t. M. Nr. 1575. London 1932.)

En rød og sort, vandret sribet Spidstønde er udlagt tæt W. for en 4,9 m Grund, der ligger paa c.  $18^{\circ} 13' N.$   $67^{\circ} 10' W.$ , 0,585 Sm  $327^{\circ}$  fra *Mayaguez* forreste Ledefyr.

#### 1962. Brasilien. St. Thomé Bank. Lystønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1576. London 1932.)

Den sorte Lystønde, der viste hvidt Et-Blink, og som var udlagt paa c.  $22^{\circ} 04' S.$   $40^{\circ} 50' W.$ , ved E.-Siden af *St. Thomé Bank*, er inddraget.

#### 1963. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Anduvning. Lys- og Klokketønde forandret.

(N. t. M. Nr. 1615. London 1932.)

Lys- og Klokketønde *Nr. 1* paa c.  $3^{\circ} 52' N.$   $77^{\circ} 26' W.$ , c.  $4\frac{1}{2}$  Sm  $249^{\circ}$  fra *Palmas Island* Fyr, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $3^s$ .

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

#### 1964. Italien. Liguriske Hav. Portofino Pynt. Fyr lyser atter normalt.

(A. a. N. Nr. 194/491. Genua 1932.)

*Portofino* Fyr paa c.  $44^{\circ} 18' N.$   $9^{\circ} 13' E.$  lyser atter med normal Fyrkarakter. (E. f. s. Nr. 34/1652 1932.)

1965. **Adriaterhavet. Jugoslavien. Canale di Zara. Tre Sorelle (Tri Sestrice) Skær. Baake ødelagt.**  
(A. n. N. Nr. 199/498. Genua 1932.)  
Baaken paa Grunden 700 m NW. for det N.-ligste Skær *Tre Sorelle* paa c. 44° 11' N. 14° 59' E. er ødelagt. Den vil snarest blive genopført.
1966. **Adriaterhavet. Jugoslavien. Punta d'Ostro. Fyr forandret.**  
(A. n. N. Nr. 199/499. Genua 1932.)  
*Punta d'Ostro* Fyr paa c. 42° 24' N. 18° 32' E. viser nu Lys med En-Formørkelser hver 9<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. — Iøvrigt er Fyret uforandret.
1967. **Marokko. Alhucemas Bugt. Morro Nuevo Fyr i Uorden.**  
(A. a. l. N. Nr. 40, Tillæg. San Fernando 1932.)  
*Morro Nuevo* Fyr paa c. 35° 15' N. 3° 54' W. lyser for Tiden uregelmæssigt.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1968. **Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Lankayan Island N. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1613. London 1932.)  
En farlig Grund rapporteres at ligge paa c. 6° 36' N. 117° 56' E., 5,26 Sm 14' fra *Lankayan Island* trigonometriske Station.
1969. **Formosa N.-Kyst. Kiirun Ko. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1582. London 1932.)  
*Kiirun Ko* Fyr paa *Banjintai Bi* paa c. 25° 09' N. 121° 45' E. er forandret til at vise Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.
1970. **Kina. Canton Floden. Canton. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1614. London 1932.)  
Det røde Blinkfyr paa Baaken c. 0,1 Sm SW. for *Dutch Folly* er forandret til at vise rødt, fast Lys. c. 23° 07' N. 113° 15' E.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1971. **Norge. Okso og Obrestad Signalstationer. Indskrænkning i Tjenesten.**  
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1932.)  
Tjenesten ved *Okso* Signalstation (c. 58° 04',2 N. 8° 03',5 E.) og *Obrestad* Signalstation (c. 58° 34',4 N. 5° 33',6 E.) vil fra 1. November d. A. blive indskrænket til, at Stationerne kun modtager Kendingssignaler i Forbindelse med Anmodning om at blive rapporteret.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Bogs Nr.

#### England:

- N 1625 England, East Coast. — Seaham harbour.  
N 634 Africa, West Coast. River Congo. — Bulikoko islands to Boma.  
R 762 West India islands and Caribbean sea.  
R 787 Pacific Ocean. — Cape Corrientes, Mexico to Kodiak island.  
R 1009 Malacca Strait. — Approaches to Perak river.  
R 1097 United States, East Coast. — Cay Biscayne to Lower Matacumbe cay.  
T Supplement No. 1 to Bay of Biscay Pilot.  
N 2472 Plans on the West Coast of Scotland. Loch Gilp. East Loch Tarbert. Millport. Loch Crinan.  
R 3423 Africa West Coast. — Calabar river.  
R 337 Bay of Fundy. — Yarmouth harbour.  
R 597 Africa, East Coast. — Delagoa bay to Cape Guardafui.

- R 2060 A North Atlantic Ocean, eastern portion.  
 R 2127 Atlantic Ocean.  
 R 2158 A Mediterranean Sea, western sheet.  
 R 2887 California. — San Pablo and Suisun bays.  
 † 2472 Loch Gilp. East Loch Tarbert. Millport.  
 N 1987 England, West Coast. — St. Ives bay and approaches. St. Ives harbour and approaches.  
 R 68 B India. — Palk strait and Gulf of Mannar (southern sheet).  
 R 147 England, South Coast. — Helford river.  
 R 1343 France, West Coast. — Adour river.  
 R 3636 Gulf of St. Lawrence. — Restigouche river.  
 R 3785 Arabia. — Merbat to Masira island.  
 R 553 Patagonia. — Cape dos Bahias to Tova island.  
 R 1313 Chile. — Channels between Bahia Maullin and Puerto Montt.  
 † 1987 England, West Coast. — St. Ives bay.  
 T Supplement No. 8 to Arctic Pilot, Vol. II.  
 R 782 Pacific Ocean, north-east sheet.  
 R 863 North America. — Hudson bay and strait.  
 R 2059 North Atlantic Ocean.  
 R 3348 West Indies. Culebra. — Great Harbour.

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 1972. Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Indsejlingsmærke forandret.

Da Løbet gennem den ydre, gravede Rende E. om *Holmen* ind til *Bogense* Havn har forandret sig, kan det tidligere Mærke: »En høj Skorsten i den W.-lige Del af *Bogense* overet med en hvid Baake med sort, lodret Stribe NE. for Havnens Inderende« ikke mere benyttes. — Baaken er nu blevet flyttet lidt, saaledes at følgende Mærke erstatter det tidligere: »Kalkværkets Skorsten overet med en hvid Baake med sort, lodret Stribe NE. for Havnens Inderende.«

*Bogense* Havn: c. 55° 34',<sub>2</sub> N. 10° 04',<sub>9</sub> E.

(Kort Nr. 304 og 318. Danske Lods, Side 344, Toning Nr. 355. Havnelods Side 34.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 1973. Danmark. Kattegat. Læssø. Læssø NW.-Rev. Fyr forandret.

*Læssø NW.-Rev* Fyr paa 57° 17' 37" N. 10° 46' 01" E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys c. 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mærke c. 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm. Lysevne: 12 Sm.

(E. f. S. Nr. 37/1789 1932. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 208. Fyr-Fort. Nr. 123.)

#### 1974. Danmark. Kattegat. Læssø. Syr Odde Fyr. Rød Lysvinkel indlagt.

I *Syr Odde* Gruppe-Blinkfyr paa 57° 19' (11") N. 11° 12' (12") E. er indlagt en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 337<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° og 11°, altsaa visende over *Stenknuder Grund*. Lysevne for rødt Lys: 9 Sm.

(E. f. S. Nr. 37/1755 1932. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 207. Fyr-Fort. Nr. 101.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULERSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose, »Newcastle
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose »Grimsby
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*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.

FOR INTERNATIONAL  
SHIPPING NEWS  
READ

## THE SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

PUBLISHED EVERY WEDNESDAY  
IN COPENHAGEN

Annual Subscription Kr. 40.      PHONE 2070 - 12610

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

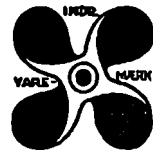
DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM &amp; WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøild"  
Amaliegade 38

## BRUG Holzapfels- Bundfarver

DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

## LENNART BACKMAN

(tdl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.  
Agent for Danske Sejlskibsredere's Protection Club, Svendborg.  
Tel.-Adr. LENNART, WASA

## O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

## ULEABORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: VICTOREK

WASA

CODER: ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning

Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS« Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

## A.B. Grundström & Heinrichs O.Y.

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo  
Lloyd's Underagenter

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
Independent Stevedores

Members of The Association of Finnish Stevedores.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 43

FREDAG 21. OKTOBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**FORBUD MOD SALG AF DANSKE SKIBE** Foranlediget ved de stadige Salg til Udlandet af danske Skibe, som bortsælges for en Spotpris for derefter at anvendes i Konkurrencen mod den danske Skibsfart, har der været afholdt et Møde mellem Repræsentanter for den alm. danske Skibsførerforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Sømandenes Forbund i Danmark og Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark. Det vedtoges at indgaa til Regeringen med en Protest herimod, samt med en Anmodning til Regeringen om at ville tage Spørgsmaalet om Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet op til Overvejelse.

Den 29. September mødte en Deputation hos Statsministeren og overrakte denne følgende til Regeringen stilet Henvendelse:

»De senere Aars Indskrænkning af Verdensproduktionen i Forbindelse med enkelte Landes Toldforanstaltninger m. m. har som bekendt medført store Oplægninger af Verdenstonnagen. Dansk Skibsfart, der har et godt Navn paa Fragtmarkedet, har vel stadig kunnet hævde Stillingen mellem de Søfartslande af Betydning, hvis Skibsfart har haft den største Beskæftigelsesgrad, men alligevel har Antallet af oplagte danske Skibe i det sidste Aar været større og Oplægningstiden af længere Varighed end tidligere Aar.

Det store Antal oplagte Skibe betyder — i ethvert Fald for Trampfartens Vedkommende — Arbejdsløshed for lige saa mange Skibsbesætninger, men til Arbejdsløsheden, der jo ikke er noget Særkende for de Søfarende, kommer Ængstelsen for, at de Søfarende Arbejdspladser, Skibene reelt eller formelt skal blive afhændet til Udlandet, saaledes at de danske Søfarendes Arbejdsmuligheder fortsat vil blive forringede, selv naar normal Omsætning mellem Landene atter indtræder. Flere danske Skibe, der burde være solgt til Ophugning, er i den senere Tid for ganske ringe Summer solgt til Lande, hvis Valutaforhold, Sociallovgivning og den arbejdende Befolknings Levevilkaar er af en saadan Beskaffenhed, at disse Lande med Ud-sigt til Gevinst kan paavirke Fragtmarkedet i nedad-gaende Retning.

En fortsat Udvikling i ovenfor antydede Retning med reel eller proforma Salg af danske Skibe til Udlandet vil — bortset fra selve Handlingens unationale Karakter — ikke alene understøtte en Konkurrence, der som Følge af Forholdenes Natur vil virke lam-mende paa Dele af dansk Skibsfart, men vil, i saadanne Tilfælde, hvor det drejer sig om god og ljenst-dygtig Tonnage, yderligere forringe dansk Skibsfarts Arbejdsmuligheder i Fremtiden derved, at Størrelsen af dansk Tonnage formindskes, saaledes at Danmark ikke vil staa fuldt rustet til at tage alle Muligheder i Anvendelse, naar normale Tider indtræder.

Underlegnede Organisationer, der repræsenterer samtlige danske Søfarende, tillader sig derfor at anmode den høje Regering om, at Spørgsmaalet om Forbud mod Salg af danske Skibe til Udlandet maa blive

laget op til Overvejelse for saadanne Tilfælde, hvor Salg har en unormal Karakter og for saadanne Tilfælde, hvor Salg kun er en proforma Foranstaltning.

Rederne er ejheller utilbojelige til at beklage, at dansk Tonnage sælges til andre Lande. De fleste Skibssalg i Øjeblikket er ikke noget Udtryk for paagældende Rederis Ønsker. Det gælder her som alle vegne, at Salgene som oftest fremtvinges af en Bank eller andet Pengeinstitut, der ønsker at begrænse sin Risiko, men i Virkeligheden forøger denne ved at tvangssælge Dele af et Rederis Flaade til nuværende Spotpriser og fremtidige Konkurrenter af vedkommende Rederi. Man kan ogsaa levende sætte sig ind i de Følelser, der maa besjæle vore dygtige Officerer og Sømand, naar de ser danske Skibe skifte Flag. Naa, hidtil er den danske Handelsflaade ikke blevet meget mindre af den Grund, og de arbejdsløses Antal heller ikke større. For i hvert Tilfælde af Salg var der jo kun to Alternativer: Salg eller Oplægning.

Det er rigtigt nok, at Danmarks Skibsfart selv i disse vanskelige Aar har haft en smuk Beskæftigelsesgrad, men man kan ikke sige, at den har haft den største. Procentvis har vore Oplægninger været større end flere af de store Skibsfartslande, og med den snævre nationalistiske Aand herskende i de fleste Lande er det sandsynligt, at dansk Skibsfart vil miste Terræn i adskillige Markeder. En meget stor Procentdel af den danske Flaade var engageret i at sejle Last fra et fremmed Land til et andet. Dette er imod Ottawa-Aanden, det er imod hele den moderne Aand — Varer skal transporteres paa det producerende eller konsumerende Lands Køle. Mange af de danske Skibe, der i Dag er lagt op, vil aldrig komme ud at sejle igen. Det er i det store og hele maaske bedre, at de ligger og ruste op end at de bliver solgt til Spotpris til de Nationer, der har Raad til at holde dem sejlede, fordi deres Lønningsniveau er saa meget lavere end vort. Men man kan bare ikke berøve vedkommende Reder hans Ejendomsret og dermed følgende Handlefrihed til at sælge til højstbydende i eller udenfor Landet.

**LANDBRUGET OG SKIBSFARTEN** Der vil blive mange flere arbejdsløse mellem de ovenfor nævnte syv Søfarts-Organisationer, hvis Landbruget virkelig gør Alvor af at lade Transporten af Landbrugsprodukterne foretage med et eller flere udenlandske Rederier. Det vilde unægtelig være en uappetitlig og landsskadelig Handling. Men man skal jo intel forsværge. Mellem anstændige Folk har der altid eksisteret den uskreve Lov, at Gaver forpligter. Og det danske Landbrug er i Sandhed blevet overvældet med Gaver af Det Forenede Dampskibs Selskab. Takket været Det Forenede har intel andet Landbrugsland i Verden en saa fuldendt og saa billigt og saa sikkert-fungerende Eksport-Transport. Intel er sparet fra Det Forenedes Side.

Og saa tænker vore Bønder at lade Landbrugseksporten, eller Dele af den, foregaa over Hamburg. En ualmindelig smuk Tanke! I Provinspressen hedder det saaledes, at de sønderjydske Andelsslagterier, som har opsagt Overenskomsten med Statsbanerne og Det Forenede Dampskibs Selskab, har rettet Henvendelse til Sønderborg Dampskibsselskab om at paatage sig Transporten af Flæsket til Hamburg. Selskabet har erklæret sig villig til tre Gange om Ugen at etablere Transport til Hamburg, hvor Flæsket saa vil blive omladet i General Steam Navigation Companys Baade, der løber i daglig Fart til London. Transporterne vil af Sønderborg Dampskibsselskab blive afhentet i de tre Havne, og antagelig vil det komme til at dreje sig om ca. 5000 Svin ugentlig.

Ogsaa Mommark Færge interesserer sig for denne Plan, og naar de nærmere Enkeltheder er fastlagt, vil man — efter hvad der forlyder — henvende sig til Slagterierne i Faaborg og Svendborg med Forespørgsel, om de er interesseret i Indskibning i Sønderborg Havn. Flæsket vil med Forbindelse over Mommark Færge hurtigt kunne bringes til Sønderborg Havn.

En sin lille Verden, den danske!



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### BELGISK RETSPLEJE

Da det ser ud som om man i Belgien i visse Kredse danser vore Bemærkninger om belgisk Retspleje som ubegrundet eller i alt Fald overdreven, har vi henvendt os til Schutzverein Deutscher Rheder og anmodet dem om at redegøre for deres Erfaringer i denne Henseende, og vi gengiver her et Uddrag af det Svar, vi har faaet fra den tyske Forening:

To Processer, som er anlagt i Antwerpen, løber nu paa 9. Aar, og det er umuligt at sige noget om, hvornaar vi skal faa Dom i disse Sager. 3 andre Processer svæver for Handelstribunalet i Ghent paa 7. Aar og skønt vi til Stadighed indtrængende anmoder vor Repræsentant om at bringe Sagerne til Afslutning, kommer vi ikke videre. Medens Retten i to af disse Sager endnu ikke engang har fastsat en Forhandlingstermin, er den 3. Sag paabegyndt i Februar i Aar; men der foreligger den Dag i Dag ingen Dom. Et større Antal Stridssager, som vi har gaaende

for belgiske Domstole, venter nu paa 4. og 5. Aar paa sin Afgørelse. Nordisk Skibsrederforening.

### Handelspolitisk Frihed

De engelske Eksportører, som ønsker at gøre en Indsats for at erobre sig en Plads paa det danske Marked, vil kunne regne med en god Portion *Goodwill* i Befolkningens Omdømme, men de maa naturligvis indstille sig paa de almindelige kolmandsmæssige Vilkaar: De tilbudte Varer maa fyldestgøre vort Behov, og de maa kunne hævde sig i Kvalitet og Pris.

Dette er det eneste sunde og hæredygtige Grundlag for en udvidet Samhandel, og alt andet vil før eller senere give Bagslag. Parolen »Buy British« har bragt os Fodtøj, som har vist sig at være fabrikeret i Japan, og Isenkramvarer, der har været stemplet *made in Germany*. Men i Længden vil den sunde Fornuft vægre sig mod slige Udslag af en forvreden Handelspolitik, og nationaløkonomisk er det uholdbart at tage Varer hjem over England til en Overpris.

Det beror paa en Fejlvurdering, hvis man tror og mener, at man kan arbejde videre i det samme Spor som hidtil, blot at man køber nogle flere Varer i England, og saa lade dem være lige. At lade det bero herved vil kun bringe nye Vanskeligheder og nye Skuffelser. Den eneste Vej frem til bedre Forhold er, at man erkender Tingene, som de er, og maaltbevidst handler derefter. De Fejl, der er begaaet, lader sig ikke oprette fra i Dag til i Morgen, og paa længere Sigt genskabes den sunde Ligevægt alene ved, at man lidt efter lidt foretager den nødvendige Omlægning og Spredning af Eksporten.

Men netop med Henblik herpaa gælder det for os om mere end nogensinde at se ud over Dagen og Vejen og at hævde vor handelspolitiske Frihed til alle Sider. Vort Erhvervslivs Struktur, vor geografiske Beliggenhed og tidligere Tidens Erfaringer understreger Nødvendigheden af dette.

Dagbladet »Børsen«.

### EKSPORTOVERSKUD OG ARBEJDSLØSHED

Danmarks Eksport-Overskud i September androg 23,1 Million Kroner. Vi importerede for 84,5 Millioner Kroner imod 161,9 Millioner i September 1931. Importbegrænsning er sikkert nødvendig, men Prisen er stigende Arbejdsløshed. Den 14. Oktober var de arbejdsløses Tal 125,100 Mand, og det vil stige jævnt Vinteren igennem, hvis vi fortsætter vor Import-Politik.

## TYSKE REDER-KRAV OM LØNNEDSÆTTELSE

Generalkonsul Marinus L. Yde i Hamburg  
indberetter til Udenrigsministeriet:

Under de for Tiden stedfindende Forhandlinger mellem Verband Deutscher Reeder og Sømandsorganisationerne angaaende Lønoverenskomsterne indenfor Søfarten har Verband Deutscher Reeder fremsat vidtgaaende Krav om Nedsættelse af de hidtil gældende Hyretakster.

Efter de i Dagspressen først fremkomne Forlyden-der skulde paa Passager- og Liniefartsskibe i oversøisk Fart de hidtil gældende Hyresatser bibeholdes indtil 30 November d. A., medens der for alle andre Skibsgruppers Vedkommende forlangtes en betydelig Nedsættelse af Hyresatserne allerede fra 1. Oktober d. A. Ifølge Verband Deutscher Reederes Forslag kræves en gennemsnitlig Nedsættelse af Hyresatser fra 25—30 pCt., hvorhos der yderligere kræves en Nedsættelse paa 30 pCt. af Kospenge, Overarbejdspenge og andre særlige Ydelser.

Endvidere forlanger Rederne gennemgribende Ændringer i den saakaldte »Manteltarif«: Overenskomsten angaaende de almindelige Arbejdsbetingelser indenfor Søfarten, i første Række Forlængelse af Arbejdstiden for daglønnede Folk under Fart udenfor Troperne fra 8 til 10 Timer.

De af Rederne fremsatte Krav er stødt paa stærk Modstand ikke blot hos Sømandsorganisationerne, men ogsaa hos »Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere«, hvis Organisation enstemmigt har protesteret mod den foreslaede nye Ordning.

Ifølge senere fremkomne Meddelelser skal Kravet

om Hyrenedsættelse ikke være fuldt saa vidtgaaende for de transatlantiske Rederiers Vedkommende, idet disse skulde være villige til at bortse fra Ændringer i Hyresatserne, indtil det har vist sig, om der vil være Mulighed for ved Indgriben fra Statens Side at opnaa Lettelse i Rentebyrder, Skatter, Afgifter og andre Generalomkostninger. Overfor denne Fremstilling er imidlertid Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere fremkommen med en Berigtigelse, hvori det udtales, at det maa betragtes som mere end tvivlsomt, om der inden den 30. November d. A. vil kunne opnaas nogen Lettelse i Skibsfartens Generalomkostninger, og at man derfor maa regne med, at der ogsaa for de transatlantiske Rederiers Vedkommende maa afsluttes nye Hyreoverenskomster efter nævnte Dato. Det fremhæves samtidig, at de stedfundne Forhandlinger om Ændringer i Manteltariffen omfatter alle Skibe og alle Charger, og at der ogsaa paa dette Omraade kræves Ændringer, som vil ramme baade Mandskabet og de overordnede Funktionærer.

»Aktionsausschuss seemännischer Berufsverbände« bekræfter samtidig, at den paa tænkte Nedsættelse af Hyrerne for de smaa og mellemstore Tramprederiers Vedkommende vil andrage ca. 16 pCt., men gør i den Forbindelse opmærksom paa, at de foreslaede Ændringer i Manteltariffen vil bevirke, at den samlede Indtægtsnedgang for de fleste Funktionærgruppers Vedkommende vil blive væsentlig større.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 18. Oktbr. 1932.

I de sidste 8 Dage er endnu flere af de danske Oplæggere — baade store Motorskibe og Trælastdragere — kommet i Fart og forhaabentlig vil Resultatet svare til Forventningerne. Der skal være betalt betydelig højere Rater fra Leningrad og Hvidehavet og delvis bedre fra Østersøen, ligesom Frugtmarkedet fra Spanien og Nord-Østersøen tenderer bedre. De over-

ningrad, bl. a. er 650 std. til Grimsby betalt med 48/-, eller 6/7 Shilling mere end sidste Afslutning, men det lader til, at Russerne fortsat kan gennemføre deres meget rigoristiske Certepartibetingelser. Fra Hvidehavet skal der være betalt en Del højere, men de fleste Afslutninger hemmeligholdes — saa vidt mulig. Slutninger fra Østersøen:

750 Std. Piteå/London 34/-; 1030 Std. Piteå/London 35/-; 600 Fv. Piteå & Skellefteå/Boness 40/-; 1000 Fv. Uleaborg/E.C. 32/-; 2200 Std. Uleaborg & Brahestad/Sharpness 34/-; 1000 Std. Kotka & Wiborg/Sharpness 34/-; 6/800 Std. Trangsun & Kotka/Amsterdam indikerer Hfl. 14 og 900 Std. Abo/Grangemouth kun 26/-.

### KUL, KOKS etc.

En efter Omstændighederne ret stor Efterspørgsel, baade for prompt Lastning og for fortløbende Rejser, holder Markedet godt oppe og enkelte Baade, som har passet i Position og Størrelse, har kunnet belinge endog anstændige Rater. Tyne: Horsens 3000 t. 4/9d.; Stege 800 t. 7/-; Methil/Aalborg 3000 t. 4/6 d.; Glasgow/Aarhus 2650 t. Koks 7/-, Maryport/Kolding 1500 Koks 7/6d.; London/Kbhvn. 15/2000 t. Koks er værd 7/-, Garston/Korsør 2/2400 t. Koks 7/3 7/6; Wales/Helsingør 2/2500 t. 4/9d. 5/-; Danzig/Dublin 2000 t. 6/6; Cork 1200 t. 9/- fri Losning; Danzig/Rouen 2000 t. 6/6d.; Danzig/Sønderborg 2/2500 t. indikerer 4/9 5/-; men for øvrigt er der ikke mange Laster fra Danzig til danske Havne.

### MIDDELHAVET etc.

Udgaaende Kul er decideret svagere lige i Øjeblikket; de mange Baade, som skal ned efter Jordnødder, Frugt og ind i Sortehavet, trykker maaske Markedet noget, men kan umulig være afgørende for et saa

### OPLÆGNINGERNE

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer havde i Tirsdags oplagt alt i alt 78 Skibe svarende til 202.268 Brutto Tons eller 311.963 Dødvægt Tons. Dette er 8 Skibe og ca. 33.000 Tons Dødvægt mindre end den foregaaende Uge.

søiske Markeder har ikke rigtig opfyldt Forventningerne; især er det en stor Skuffelse, at Montreal igen er faldet af og at River Plate ikke kan præstere et bedre Marked. Australien er nogenlunde uforandret, hvorimod Efterspørgselen fra Pacific, Sortehavet og Donau fortsætter nogenlunde tilfredsstillende, dog uden større Variation i Raterne. Nord-Østersøen er, som nævnt, en Tone lysere og det hjemgaaende Middelhav — Frugt, Jordnødder, Fosfat — bør kunne udvikles yderligere.

### TRÆLASTMARKEDET

Noget bedre Rater kan nu gennemføres, i Særdeleshed fra Leningrad og endnu noget højere Rater maa kunne forventes nu paa Sæsonens Slutning. En Del danske Baade har faaet ret betydelig Rater fra Le-

## INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I SEPTEMBER MAANED 1932

Nation	Fra indenrigske Havne				Fra udenrigske Havne				Ialt	
	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Antal	Register-tons
	Antal	Register-tons	Antal	Reg-tons	Antal	Register-tons	Antal	Register-tons		
Danske .....	1,012	149,839	11	1,928	337	188,849	10	1,282	1,370	341,898
Svenske .....	5	304	—	—	301	62,278	9	443	315	63,025
Norske .....	4	771	—	—	15	18,948	—	—	19	19,719
Tyske .....	31	2,114	—	—	78	25,856	—	—	109	27,970
Engelske .....	—	—	—	—	16	11,987	—	—	16	11,987
Franske .....	1	813	—	—	—	—	—	—	1	813
Finske .....	1	296	—	—	17	13,817	3	4,527	21	18,640
Russiske .....	—	—	—	—	1	596	—	—	1	596
Hollandske .....	6	745	—	—	14	18,258	—	—	20	19,003
Belgiske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Letlandske .....	—	—	—	—	3	3,915	—	—	3	3,915
Estlandske .....	—	—	—	—	6	3,278	2	471	8	3,749
Islandske .....	1	862	—	—	5	3,091	—	—	6	3,953
Amerikanske .....	—	—	—	—	3	9,765	—	—	3	9,765
Japanske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Græske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italienske .....	—	—	—	—	1	3,843	—	—	1	3,843
Polske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danzigske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugisiske .....	1	1,039	—	—	—	—	—	—	1	1,039
Peruanske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugoslaviske .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andre Lande .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt ...	1,062	156,783	11	1,928	797	364,481	24	6,723	1,894	529,615

## FRAGTBRETNINGEN fortsat

stort Marked og der maa være andre Aarsager, som det ikke er saa let at blive klog paa. Østkysten/Genua sluttes til ca. 6/- 5/6500 t.; Barcelona 8/6 1750 t., Catania 8/6d 2200 t.; Marseille 6/9 5800 t.; Wales/Vest Italien fra 7/- 4000 t. ned til 5/6d. for 8000 t.; Barcelona 9/- 1800 t.; Øerne 6/9 7/-, Alexandria 6/- 6600 t.; Glasgow/V.Italien 6/- 6500 t.; Forth/Barcelona 9/- 1700 t.; Rotterdam/V.Italien 6/3 4/5000 t. Frugtraterne er noget bedre, d. v. s. 20/- 100.000 cbf. imod 19/- sidst og for Fosfat og Erts opnaaes en Ubetydelighed højere Rater. Jordnødder Saloum/Kontinentet pr. Decb./Febr. indikerer kun 20/-. Donau har været noget livligere paa Basis af 14/3 14/6 Kont., 15/- 15/3 U.K.; 16/3 16/9d. danske Havne og Sortehavet slutter til 9/10½d. à 10/- Oktb.; 10/- 10/1½d. November.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Det vestgaaende Marked er ganske fast, især til St. Lawrence, hvortil det gælder om at faa en Del Ladninger, inden Isen lukker Farvandene. Udgaende Korn er desværre atter svagere og A/R ses gjort til 6/6½c.; Barry 1/10½d.; Hamburg 7c.; Cuba/U.K. fik en 4000 t. parcel til 13/6; men maatte senere betale 15/- for 47000 t. og 14/- for 6500 t. og 7500 t. Korn Baltimore/Brasilien er kommet op i 11/9d.; medens Gulfen/Grækenland er faldet til 2/11d.

Vancouver/U.K.Kont. sluttes til 23/- og Vancouver/Shanghai \$2.40 Okt., \$2.35 Novbr.

## SYDAMERIKA

Til Trods for et sløjere hjemgaaende Marked med svagere Rater kan Kulraten ud ikke komme over de 9/- Buenos Aires, 8/6d. Montevideo, 8/- Rio. Kornraten ligger omkring 15/6d. 6/7000 t. n.a. San Lorenzo/U.K. Kont. pr. Novbr., 15/- 16/- B/H 5/6000 t. og for ny Høst indikerer fremdeles kun 16/6d. 16/9d. 6/7500 t.

Chile har fremdeles intel. Fra Peru rapporteres sluttet 4000 t. Sukker 21/6d. U.K.; 22/- Marseille, og yderligere Tonnage søges.

## ØSTEN

Sejlskibsbefragtningen fra Australien har domineret Markedet i sidste Uge. Foreløbig er der sluttet 5/6 Skibe Lastning i Syd Australien, til 27/3 à 27/9d. pr. Dec./Jan. og Febr./Marts. Damperne faar de samme 27/- fra Vest A. 29/- Syd A.; Option Calcutta 15/-,

Bombay 15/6d.; Shanghai 15/-; Sojabønner fra Dalny er værd 27/6 Novb.; 27/ 26/6d. Decb. Beira/U.K. 6000 t. Novb. 17/9d. og 65/7000 t. ogsaa Novb. 17/6d.; Option Danmark 19/-; Durban/U.K. Novb./Decb. 16/6 17/- og Cape Town/Vancouver 3/4000 t. Novb. udbedes til 17/6d.

## TIMECHARTER

Vestindien er slap med smaa Rater, men der er en Del mere Efterspørgsel for store Motorskibe for Pacific-Rundrejser, Østen og Montreal/River Plate til noget mere stabile Rater.

Trip across: 5100 t. del. Hampton Roads redl. U.K.Kont. \$1.10; 3950 t. del. New York redl. \$1.10; 7300 t. del. Baltimore redl. 70c.

Vest Indien: 3290 t. Rundrejse 75c.; 3100 t. Rundrejse 80c.; 2360 t. Rundrejse 95c.

## DE DANSKE RADIOFYR I NORDSØEN

I Tidsrummet fra den 15. Oktober til Udgangen af November Maaned vil der blive foretaget en Række Forandringer ved de danske Fyr i Nordsøen, nemlig Radiofyrene ved Vyl, Horns Rev og Graadyb Fyrskib samt Hanstholm Radiofyr. I nævnte Periode vil der kunne opstaa nogen Usikkerhed i Radiofyr-tjenesten, som efter Udløbet af denne Periode vil være bragt i Overensstemmelse med de internationale Regler for Radiofyrene.

Radiofyrene »Vyl«, »Horns Rev« og »Graadyb« samles i en Gruppe med samme Bølgelængde og samme Tonehøjde, og virker med Udsendelse af Signaler som tidligere omtalt. Vyl har dog ikke nogen Undervandssignal til Afstandsbestemmelse.

Radiofyret »Hanstholm« bliver Numer et i en Radiofyrgruppe med de projekterede norske Radiofyr paa Lister og Oksey. Det bibeholder sin Radiofyrkarakter, men Sendetiden forandres i Overensstemmelse med dets Indtræden i Gruppen.

Iøvrigt henviser vi til Fyrdirektør Poul Sindings instruktive Artikkel i »Dansk Søfarts Tidende« for 22. September og *Scandinavian Shipping Gazette's* fortrinlige Kort over den internationale Nyordning af Radiofyrene.



### Sovjetruslands Skibsbygningsprogram.

Journal of Commerce bringer følgende Meddelelse fra Sovjetrusland: Før Aaret 1905 blev der ikke bygget noget søgaaende Fragtskib i Rusland. Mellem 1905 og 1917 blev der bygget 9 Skibe med en samlet Tonnage af 19,000 Tons. Fra Slutningen af 1924, da Skibsbyggeriet blev genoptaget, og til Slutningen af 1930 blev 46 Skibe bygget med en samlet Tonnage af 122,000 Tons.

I 1931 blev der søsat 25 Skibe med en samlet Tonnage af 58,000 Tons. Ovenstaaende Tal refererer kun til almindelige Trampskibe.

Den næste femaars Plan omfatter følgende Prospekt: 1933 til 1937: 290 Trampskibe og combinede Last- og Passagerskibe med en samlet Last-Capacitet af 1,084,000 Tons, 161 Fisketrawlere, 200 Slæbebaade, 11 hydrografiske Skibe, samt 11 Isbrydere.

### Dansk Sø-Restaurations-Forening Jubilæum.

Den 12. Oktober fejrede Dansk Sø-Restauratør-Forening sit 25 Aars Jubilæum. Paa Jubilæumsdagen var Foreningen Genstand for megen Opmærksomhed fra de andre Organisationer indenfor Skibsfarten, og om Aftenen afholdt Foreningen en smuk Stiftelsesfest for sine Medlemmer med Damer.

Foreningen blev stiftet den 12. Oktober 1907 paa Foranledning af Hovmester C. Ulrichsen. Dens første Formand var Restauratør E. Neiiendam.

Restauratør H. Fritzner har siden 1924 været Formand. Hr. Fritzner sejlede indtil da som Hovmester i D. F. D. S.

### En ny Redningsdamper under Opsejling

Repræsentanter for de vendsysselske Fiskeriforeninger har i disse Dage holdt Møde i Løkken for at drøfte Spørgsmaalet om en Redningsdamper i Hirtshals, og der var Stemning for at faa den store Esbjerg-Trawler »Greenland« stationeret som Redningsdamper ved Hirtshals, for en nærmere aftalt Sum; man haaber, Staten vil udrede denne, indtil Staten anskaffer en Redningsdamper. Der nedsattes et 5-Mands Udvalg til at arbejde videre med Sagen.

### Et Skib, der ikke slingrer

Fra »Göta-Verken« er søsat et for Rederiet »Zeni« i Göteborg bygget Motorskib »Aurora« paa 8300 Tons Dødvægt. Skibet er specielt bygget for Stillehavet og konstrueret med den haarde Konkurrence paa Fragtmarkedet for Øje, idet man har villet bygge en Baad, der muliggør en meget billig Transport. Den vigtigste Nyhed er, at der over Shelterdækket under Kommandobroen er anbragt to Tanke, som bevirker, at Skibet ikke slingrer, eller i alt Fald at Slingringerne stærkt formindskes. »Göteborg Handels- og Sjøfartstidning« betegner denne Søsætning som en Begivenhed af søfartshistorisk Betydning, ikke blot derved, at Nybygningen er Resultatet af et vellykket Forsøg paa at formindskes Tabet ved de nu stadig sædvanlige Ballastrejser, men i en endnu højere Grad ud fra et rent Sikkerhedssynspunkt.

### Havundersøgelser paa de store Dybder

Den amerikanske Videnskabsmand, Dr. William Bebe, har konstrueret en Staalkugle, som er i Stand til at modstaa det kolossale Tryk, det kolossale Pres, der findes paa de store Dybder i Havet. Staalkuglen har en Vægt af godt 2 Tons og en Diameter af 1½ Meter samt en 200 Kilogram tung Dør med 3 Vinduer i. Doktoren har gjort flere Havundersøgelser paa de store Dybder, og hans Iagttagelser og Undersøgelser er ret overraskende, saa man ogsaa i Søfartskredse venter sig Nytte af hans Opfindelse af nævnte Staalkugle.

### Fanø Navigationsskole

har Lørdag den 15. ds. afsluttet Eksamen for 2. Halvaar 1932.

Til Styrmandseksamen var indstillet 3, hvoraf bestod de 2: Orer Winsløv, Kolding, 96; Th. Christensen, Lemvig, 94.

Til Skibsførereksamen var der indstillet 7, hvoraf de 4 bestod nemlig: Jonny Hansen, Odense, mg (132); Arnold Jensen, Fanø, mg (118); Ejner Jensen, Fanø, mg— (107) og Arthur Jensen, Esbjerg, mg— (106).

### Sørøver-Overfald ved Kina-Kysten

Sørøvere har Natten mellem Torsdag og Fredag sidste Uge overmandet Officererne paa den britiske Damper »Helikon« og ført Skibet til Honghau-Bugten, hvor de plyndrede det.

Sørøverne forlod Damperen igen efter 45 Timers Forløb. De maledede Damperens Skorstene om for at skjule dens Nationalitet og truede med at dræbe Officererne, da de saa en Damper nærme sig, som de var bange for skulde være et Krigsskib. To kinesiske Passagerer, der frygtede for at blive pinte, begik Selvmord, idet de sprang over Bord, efter at den ene af dem først havde taget rørende Afsked med sin Datter. Fem kinesiske Passagerer blev taget med som Gidsler, medens der ikke tilføjedes to europæiske Kvinder nogen Ulempe. 2 britiske Torpedojagere ankom for sent, idet Sørøverne var forsvundet. Det er 3. Gang at »Helikon« bliver angrebet af Sørøvere.

### Provinsmæglerforeningen for Danmark

afholder ordinær Generalforsamling Søndag den 23. Oktober 1932, Kl. 13.30 præcis, i Odense paa Grand Hotel med følgende

#### Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed siden sidste Generalforsamling.
2. Klareringstaksterne.
3. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1931.
4. Valg af:
  - a. 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for d'Herr P. F. Cleemann, Aabenraa, og H. C. Hovmand, Bandholm, der fratræder efter Tur, samt Konsul L. Jepsen, Korsør, der er afgaaet ved Døden.
  - b. Revisor og Revisorsuppleant.
5. Eventuelt.

### De svenske Oplægninger

Sveriges Redareforenings Opgørelse af Oplægningerne viser en Nedgang i September fra 140 til 126 Skibe og fra 330,935 til 281,664 Tons Dødvægt.

Det største Antal Oplægninger findes i Gruppen under 1000 Tons. Der er særlig Nedgang i Gruppen op til 5000 Tons, men derover er Oplægningerne forøget.

## 215,240 TONS TANKSKIBE UNDER BYGNING

Ifølge Lloyd's sidste Tal er der i Øjeblikket  
28 Tankskibe under Bygning svarende til  
215,240 Tons.  
92 Procent af alle Tankskibe under Bygning  
er Motorskibe.

### Arbejdsledige Skibsføreres Krisehjælp

Krisehjælp er blevet nægtet arbejdsløse Skibsførere, naar de rettede Henvendelse derom til Københavns Magistrat, efter at de havde underkastet sig Lovens Bestemmelser og var mødt til Kontrol i ugevis.

Denne Magistratens Afgørelse blev af Skibsførerforeningen indanket for Socialministeriet, som i første Omgang mente at maatte støtte Magistratens Afgørelse.

Under 28. September d. A. tilskriver Socialministeriet imidlertid Skibsførerforeningen, at Sagen af dette har været indbragt for Arbejdsdirektoratet, som erklærer, at Skibsførere maa antages at svare til Forholdet med Hensyn til Maskinmestre og Styrmand, hvilken Betragtning er tiltraadt af Københavns Magistrat.

Socialministeriet meddeler i Tilslutning hertil, at Skibsførere, forsaavidt de søger deres Hovederhverv og væsentligste Livsophold ved Lønarbejde inden for Søtransportvirksomhed, har Adgang til Hjælp efter Lov Nr. 181 af 23. Juni 1932, forudsat at de iøvrigt opfylder Lovens Bestemmelser, herunder Trangsbelingelsen.

Anmodning om Understøttelse rettes i København til Magistratens 3. Afdelings 2. Sekretariat, Københavns Raadhus, hvor Skemaer udleveres.

Saadanne Skemaer afleveres i udfyldt Stand til Arbejdsanvisningskontoret, Guldbergsgade 26, hvorefter den daglige Kontrol foregaar i Centralarbejdsanvisningskontoret, Løngangsstræde 28, 2den Sal, mellem 1—2.

Udenfor København sker Henvendelse til Kommunekontorerne.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker»  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS»

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1876  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

**Rasmus Christensen**Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**P. JØRGENSEN & CO.**(Indehaver Konsul L. JEPSEN)  
(ETABLERET 1867)EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

KØBENHAVN

**Carl v. d. Hude,**Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

*Dampskibsreder*  
*Dampskibs- og Havariagent*  
*Befragtningsforretning*

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusen»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

NYBORG

**THOMAS WANG**

Edsvoren Skibsmægler

**NYBORG**

Lloyds Agents for Øst-, Nord- og Vestfyn.

Telgr.-Adr. WANG.

Telf. Nr. 57.

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAET 1876)  
**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10TH ED. 87 06 464

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**FREDERICIA**TELEFON 929 .: BANKKONTO: FREDERICIA PRIVATBANK A/S  
TELEGR.-ADR.: "THURØEHANSEN", CODE: A.B.C. 5TH EDITION**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18-718-918  
STATSTELEFON 18  
TELEGRAFER "STEGMANN"  
**NØRRESUNDBY**

## PERSONALIA

60 Aar

Igaar, Onsdag, fyldte Dampskibsselskabet »Orient« administrerende Direktør, Skibsreder *Henrik Gether* 60 Aar.

Indenfor Skibsfarten nyder »Orient« Chef megen Anseelse, og han har da ogsaa i en Aarrække været Medlem af Rederiforeningens Bestyrelse og dens Forhandlingsudvalg. Direktør Gether er en varm Forkæmper for ubrødelig Sammenhold indenfor Rederierhvervet, for nationalt og internationalt Samarbejde



Generalkonsul, Skibsreder *H. Gether*.

til Skibsfartens Fremme; samtidig en stærkt særpræget Personlighed, en Ener med udprægede Meninger, altid levende interesseret, ikke uden Skepsis, ej heller overvældende imponeret af andres Meninger, men en sjælden *fairminded* Mand.

I circa 30 Aar har Direktør Gether arbejdet i Skibsfartens Tjeneste og blev i 1915 udnævnt til Chef for »Orient«, og i flere Aar har han været Japan en god Generalkonsul.

Paa sin Fødselsdag var Hr. Gether Genstand for

megen Opmærksomhed, og som en særlig Fødselsdagsgave vandrede tre af hans Selskabs store Skibe fra Oplægnings-Bøjerne ud paa de lange Rejser.

90 Aar

En af de gamle Sejlskibsførere paa Fanø, Kaptajn Anth. M. Jensen, Sonderho, fylder Søndag den 23. Oktober 90 Aar. Han er, trods den høje Alder, endnu aandsfrisk, og saa rask og rørig, at han kan færdes rundt omkring.

Vi ønsker til Lykke —

Kaptajn L. C. Holst fylder 60 Aar den 21. Oktober. Kap. Holst er Fører af D. F. D. S.s Damper »Charkow«.

Lodsformand N. Mogensen kan den 1. November fejre sit 35 Aars Jubilæum som Lods ved Hirtsholmene og Frederikshavn.

Den 5. November bliver Kaptajn H. C. Røder 50 Aar. Kaptajn Røder er ansat i Dampskibsselskabet »Orient« og er Fører af m.s. »Olympia«.

Kaptajn H. P. Trondhjem, Fører i »De Danske Statsbaners« Oddeund Overfart, fylder den 9. November 50 Aar.

Kaptajn L. P. Christiansen, der i sin Tid var Fører i Dampskibsselskabet C. K. Hansen, fylder den 13. November 70 Aar.

Dødsfald

Skibsførerforeningens ældste Medlem, Kaptajn J. P. Hansen, afgik uden forudgaaende Sygdom ved Døden den 30. Oktober i den høje Alder af over 90 Aar.



## AARHUS HAVN

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Eduard* af Altona fra Antwerpen med Fosfat.  
 s.s. *Soava* af København fra Antwerpen via København med Stykgods.  
 Lgt. *Odin* af Nyborg fra Nyborg med Brændselolie.  
 m.s. *Metra* af Oslo indladet Olie.  
 m.s. *Monica* af Amsterdam indladet Olie til Sverige.  
 s.s. *Victor* af Hamborg fra Hamborg med Soyabønner.  
 s.s. *Victoria* af København fra Amsterdam med Kul og Koks.  
 s.s. *Scotia* af København fra Gdynia med Kul.  
 s.s. *Thor Minor* af Sandefjord fra Norge med Hvalolie.  
 3/m Sk. *Gerd* af Berkvara fra Kemi med Trælast.  
 s.s. *Thyra* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.  
 Paa Grund af Branden om Bord i m.s. *Glenamay* af Glasgow, 4,656 Nett Ton, i Hamborg i foregaaende Uge, bliver nu den Del af Lasten, 5,000 Tons Soyabønner, som m.s. *Glenamay* skulde have været i Aarhus med, nu omladet hertil.

## POSITIONSLISTE PR.



18. OKTOBER 1932

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg—Antwerpen—Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Aalborg 3.10.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Kbhvn. 13.10.  
 m.l. *Ause Mærsk*, ank. Betoum 10.10.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup afg. Kobe 15.10 til Dalny.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Harsted 11.10.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newcastle 4.10.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Livorno forv. 20.10. til Syracuse.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Antwerpen 18.10.  
 s.s. *Alsund*, Petersen, afg. Georgetown 15.10. til Montreal.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Cairo 14.10. p. R. I. St. Thomas.

- m.l. *Anna Mærsk*, afg. New York 5.10.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Skagen 12.10. til Australien.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos forv. 20.10. til Kbh.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 10.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Aden 14.10. til Singapore.  
 s.s. *Askø*, Larsen, ank. Leningrad 13.10.  
 m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Nauru 7.10.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Newcastle 17.10.

B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Willarsen, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. Aruba 3.10.  
 s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Stettin 19.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Jacksonville 7.10.

Naval &amp; Mercantile Outfitters

"SILVERVARER" giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

SILVER'S

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablissement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. 10. 32

LONDON.....	19,29	MADRID.....	46,20
NEWYORK.....	561,50	AMSTERDAM.....	226,10
BERLIN.....	133,60	STOCKHOLM.....	99,25
PARIS.....	22,17½	OSLO.....	97,10
ANTWERPEN.....	78,05	HELSINGFORS.....	8,38
ZÜRICH.....	108,60	PRAG.....	16,75
ROM.....	28,85		

s.s. *Birgit*, Nielsen,  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Colombo 18.10.  
m.s. *Bornholm*, Petersen,  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 15.10.  
s.s. *Brasilien*, afg. Helsingør 15.10. til Buenos Aires.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen,  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 15.10. til Nantes.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 10.10. til Gdynia.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Progreso 10.10.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 20.10. til Kbh.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 21.10. til Kbhvn.  
m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Rotterdam 8.10.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Perim 16.10. p. R. t. Suze.  
m.s. *Christian Holm*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 15.10. til Baytown.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Sevilla 16.10.  
s.s. *Cimbria*, Clausen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Kbhvn. 16.10. til Leningrad.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Esbjerg 10.10.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 8.10.  
s.s. *Cyriel*, Farup.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 22.10. til London.  
s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Methil 16.10.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Rottend. 17.10. til Hamburg.  
m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Nyborg 17.10. til Stockholm.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Houston 15.10. til Rotterdam.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 25.10. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 29.10. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 15.10. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Hansen, afg. Leith 25.10. til Odense.  
s.s. *Effie Mærsk*, pass. Skagen 11.10.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Malaga forv. 20.10. til Cadiz.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Kristinestad 12.10.

s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. New York 24.9.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Kings Lynn 16.10.  
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Dedeagach 12.10.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Ostermoor 3.10.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, pass. Guardafue 17.10. til Colombo.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Seattle 17.10.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Falstria*, Franzen, afg. Towey 30.9. til Panama Canal.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 17.10.  
s.s. *Flora*, Thornung, afg. Odense 27.10. til Aarhus.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 11.10.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 16.10.  
s.s. *Frederiksborg*, afg. Kemi 14.10.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 18.10.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Aabenraa forv. 22.10. til Antwerpen.  
s.s. *Gautatyr*, Pedersen, afg. Kbhvn. 17.10. til Leningrad.  
s.s. *Georgia*, Herskind, ank. Rotterdam forv. 18.10.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Archangel 14.10.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Dunston 29.9. til Montreal.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 8.10.  
s.s. *Guðrun Mærsk*, oplagt.  
m.s. *Guldborg*, afg. Vancouver 12.10.

## H

s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Kbhvn. forv. 20.10.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Kristinestad 12.10.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 18.10. til Kbhvn.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Liverpool 11.10.  
s.s. *Hindsholm*, Ørbeck, afg. Swansea 17.10. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool forv. 22.10. til Swansea.

## ODENSE

## CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

## ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## RANDERS

## CARL HASSAGER &amp; CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

## RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## SAXKJØBING

## FRIIS &amp; FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

## ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

## HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAGTNING

## SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 302

TELEGRAM-ADR.:  
»SKIBSMÆGLEREN«

## SVENDBORG

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

## ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR. ADR.: "HOPPE"

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

## RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## SØNDERBORG

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SØNDERBORG

TELEFONER: 269 — 469

TELEGR.-ADR.: »C O D A N«



s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 20.10. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. London 10.10.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Flores 15.10 p. R. t. Newcastle.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Kbhvn. 15.10. til Leningrad.  
s.s. *Inge Mærsk*, afg. Leningrad 10.10.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith forv. 17.10. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Newport News 8.10. til New Orleans.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Kalundborg 9.10.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 17.10.  
m.l. *Jane Mærsk*, pass. Gibrallar 9.10.  
m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Hamburg 15.10.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Barcelona 11.10.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Nørresundby 10.10.  
s.s. *Jolantha*, Clausen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jutlandia*, Andersen, ank. Shanghai 17.10.  
m.s. *Jylland*, Sandberg, ank. Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 17.10.

## K

s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 11.10. til Manchester.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Chinha 5.10.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Grimsby 17.10.  
s.s. *Knud*, afg. Helsingør forv. 20.10. til Danzig.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejele Ruten.  
s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. London 17.10. til Rotterdam.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Godthaab 11.10.  
m.s. *Leise Mærsk*, afg. New York 8.10.  
s.s. *Lica Mærsk*, ank. Sorka 18.9.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Terneuzen 15.10.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Grønland 30.9.  
i.n.s. *Hyllested*, afg. Holbæk 8.10. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, afg. Kbhvn. forv. 22.10. til Gdynia.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Penang 17.10. til Suez.  
s.s. *Manø*, Langlykke, ank. Tynen 16.10.  
m.l. *Marie Mærsk*, pass. Gibrallar 4.10.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 21.10.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Leningrad 9.10.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, pass. Ushant 8.10 p. R. t. Barcelona.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 16.10.  
s.s. *Maryland*, Kolster, ank. Rosario 14.10.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Gibrallar 17.10. til London.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 25.10. til Gasat-blanca.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kotka 16.10.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Liverpool 10.10.  
s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Deepwaterpoint 8.10.  
s.s. *Nordborg*, Andersen, afg. Kemi 16.10.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Køge 15.10. til Newcastle.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Stettin 12.10.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Gøteborg 16.10.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 11.10. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. San Francisco 10.10. til Panama Canal.

s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 12.10.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 25.9. p. R. t. Sydney.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Gdynia 1.10.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Leningrad 15.10. til London.  
s.s. *Pulaski*, Borkowski, ank. Gdynia 13.10.

## R

s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Valencia 10.10.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Leningrad 9.10.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 21.10. til Newcastle.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Baltimore 12.10.  
s.s. *Samsø*, Rathje, ank. Rouen 11.10.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Fareby 17.10.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. forv. 20.10.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 15.10. til Dunkirk.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Leningrad 12.10. til Zaandam.  
m.s. *Selandia*, Nielsen, pass. Panama Canal 7.10. til Los Angelos Harbour.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Port Said 15.10. til Marseilles.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Sønderborg 17.10. til Fredericia.  
s.s. *Skjold*, Jønson, afg. Harre 17.10. til Dunkirk.  
s.s. *Skodborg*, ank. Kemi 13.10.  
s.s. *Sleipner*, Hansen, afg. Vaag 18.10. til Kbhvn.  
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. London 7.10.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 21.10. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Caretenas 13.10.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Grangemouth 14.10.  
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Manali 29.9.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Leith 12.10. til St. John.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 22.10. til Kbh.  
s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Antwerpen 18.10. til Kbhvn.  
s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 18.10. til Swansea.  
s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. Tyne 1.10.  
s.s. *Tyra*, Jans, afg. Lieth forv. 18.10. til Kbhvn.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Gdynia forv. 17.10. til Danzig.  
s.s. *Tjaldur*, Hav, afg. Grimsby 17.10. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger 20.10. til Ceuta.  
m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Gøteborg 17.10.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Bergen 17.10.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 21.10. til Tanger.  
s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 17.10. til Manchester.  
s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. forv. 19.10.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Nørresundby 16.10.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Boston Dok 11.10.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Riga 11.10.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Punta Arenas 17.10.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Kbhvn. forv. 23.10.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Kalmar forv. 18.10. til Kambo.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 19.10. til Gdynia.

## W

s.s. *Wm. Th. Malliny*, Jensen, ank. Kbhvn. 16.10.

## Y

s.s. *Ydyn*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Port Lyontey 15.10.

## 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: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)  
AARHUS

TELEFON NR. 1971 TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER  
Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148  
BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST  
Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«. Telf. Central 1504.

## FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# 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.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

38 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STÜBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# ZERSSEN & CO. <sup>Gør</sup> Alt for Dem i **KIEL CANAL**

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amaliegade 35, København.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 19. Oktober 1932.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i 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 angaa Fyr, er angivet fra Søen.

## 1. Østersøen.

### 1975. Østersøen. Drivende Mine.

(N. f. S. Nr. 42/3566. Berlin 1932.)

Den 11. Oktober 1932. En Mine med 6 Horn er observeret drivende paa c. 58° 46' N. 21° 08' E.

### 1976. Sverige. Ålandshavet. Märketskallen Klokketønde bortdrevet.

(U. f. s. Nr. 41/2727. Stockholm 1932.)

Klokketønden *Märketskallen* paa 60° 19' 06" N. 19° 05' 02" E. er bortdrevet fra Station, men vil saa snart som muligt blive genudlagt paa Plads.

### 1977. Sverige. Bottniske Bugt. Ulvöarna. Flasan Fyr tændt. Fast Sømærke nedlagt.

(U. f. s. Nr. 41/2667. Stockholm 1932.)

1. Paa Skæret *Flasan* er paa 63° 01' 02" N. 18° 41' 37" E., ud for det E.-lige Indløb til *Ulvö* Havn, tændt et nyt Fyr, *Flasan Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 12,6 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa et Betontaarn, der foroven er malet sort og fornedet hvidt. Fyrret lyser, som følger:

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra 174° til 191°. | 7. Grønt i Pejll. fra 348° til 358°.        |
| 2. Hvidt i — - 191° - 192°.          | 8. Hvidt i — - 358° - 9°.                   |
| 3. Rødt i — - 192° - 202°.           | 9. Rødt i — - 9° - 50°.                     |
| 4. Grønt i — - 202° - 214°.          | 10. Rødt, uforst. i Pejll. fra 50° til 99°. |
| 5. Hvidt i — - 214° - 338°.          | 11. — — — - 99° - 174°.                     |
| 6. Rødt i — - 338° - 348°.           |   |

Brændetid: Fra Sejlseasonens Begyndelse til 20. Maj og fra 20. Juli til Sejlseasonens Ophør.

2. Det tæt ved det nye Fyr staaende faste Sømærke *Flasan* er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 40/1883 1932.)

### 1978. Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Vrag uskadeliggjort. Vraglystønde ind-draget.

(U. f. s. Nr. 28/746. Helsingfors 1932.)

Vraget af den i Løbet *Berghamn—Sottunga* paa 60° 05' (12") N. 21° 03' (40") E. sunkne Galease er uskadeliggjort og Vraglystønden inddraget.  
(E. f. S. Nr. 38/1798 1932.)

1979. Finland. Åbo Skærgaard. Åbo. Kalkudd Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 38/747. Helsingfors 1932.)  
E. f. S. Nr. 33/1588 1932 annulleres og erstattes med:  
Kalkudd Fyr paa c. 60° 25' N. 22° 10' E. er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Lys samt rødt og grønt Et-Blink. Flammens Højde: 3,5 m. En 1,5 m høj, hvid, ottekantet Fyrlanterne paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt Et-Blink i Pejll. fra c. 226° til c. 233½°.
  2. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejll. fra c. 233½° til c. 241½°.
  3. Rødt Et-Blink i Pejll. fra c. 241½° til c. 247°.
  4. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejll. fra c. 247° til c. 75°.
  5. Grønt Et-Blink i Pejll. fra c. 75° til c. 82°.
  6. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejll. fra c. 82° til c. 100°.
  7. Rødt Et-Blink i Pejll. fra c. 100° til c. 105°.
1980. Finland. Finske Bugt. Bengtskär Fyr. Taagesignal gives atter.  
(U. f. s. Nr. 38/754. Helsingfors 1932.)  
Taagesignalet ved Bengtskär Fyr paa 59° 43' N. 22° 30' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 41/1926 1932.)
1981. Finland. Finske Bugt. Åransgrund Fyrskib. Undervandstaagesignal gives atter.  
(U. f. s. Nr. 38/740. Helsingfors 1932.)  
Undervandstaagesignalet i Fyrskibet Åransgrund paa c. 59° 56' N. 24° 56' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 41/1928 1932.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1982. Danmark. Sundet. Lossepladsen ud for Tuborg Havn. Afmærkning forandres.  
Den 1. November d. A. eller snarest derefter vil de 4 sorte Stager, der afmærker en Losseplads til Brug for Aktieselskabet Tuborgs Fabrikker, blive ombyttet med grønne Spidstønder. 55° 43' (50") N. 12° 36' (18") E.  
(Kort Nr. 303, 285 og 249. Danske Lods, Side 261. Søm. Fort., Side 45. Nr. 10.)
1983. Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Aabningstider for Broer forandres.  
Den 1. November d. A. træder følgende nye Bestemmelser i Kraft:  
Børskanalbroen, Frederiksholmskanalbroen og Nyhavnsbroen aabnes for Passage i Tiden fra Kl. 0730 til Kl. 1800.  
Aabning af disse Broer finder dog som Regel ikke Sted fra Kl. 1200 til Kl. 1400.  
Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer som Regel ikke; paa Grundlovsdagen dog til Kl. 1200.  
Udenfor de nævnte Aabningstider kan, naar Forholdene tilstedet det, Broerne aabnes mod Erlæggelse af en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren.  
(Danske Lods, Side 288, Tillæg Nr. 3, Side 42. Havnelods, Side 110, Tillæg Nr. 2, Side 20.)
1984. Sverige. Sundet. Helsingborg N. Bundgarnspøle.  
(U. f. s. Nr. 40/2609. Stockholm 1932.)  
N. for Sofiero paa c. 56° 05' N. 12° 40' E. vil der blive udsat Bundgarn indtil c. 600 m fra Strandskanten. Bundgarnene sættes vinkelret paa Kysten, og den yderste Bundgarnspøl vil blive afmærket med en Lanterne, der viser violet, fast Lys, som er synligt hele Horisonten rundt.
1985. Danmark. Smaalandsfarvandet. Fæmø Lodsstation nedlagt. Rettelse til E. f. S. Nr. 41/1934 1932.  
I E. f. S. Nr. 41/1934 1932 skal Baago rettes til Raago.  
(Danske Lods, Side 503. Havnelods Side 60, Tillæg Nr. 2, Side 10.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1986. Danmark. Kattegat. Samsø N.-lige Del E. Nordby Bugt.  
Bugten, der ligger E. for *Nordby Land*, den N.-lige Del af *Samsø*, benævnes fremtidig *Nordby Bugt*. c. 55° 58' N. 10° 37' E.  
(Kort Nr. 252, 227, 211 og 278. Danske Lods, Side 171.)
1987. Norge. Skagerrak. Lyngholm Løbet. Nyt Sømærke udlagt.  
(B. f. S. Nr. 9. Materiale til kartrettelser. Oslo 1932.)  
En rød Stage er udlagt paa 59° 02' 58" N. 10° 17' 54" E., ved SE.-Kanten af Landgrunden fra *Brottet* (Varde).  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1988. Nordsøen. Drivende Vrag.  
(N. f. S. Nr. 42/3576. Berlin 1932.)  
Den 6. Oktober 1932. En sort Mast ragende c. 1 m over Vandet. c. 52° 10' N. 3° 36' E.  
Den 10. Oktober 1932. En Mast ragende c. 2 m over Vandet og tilsyneladende fastsiddende i et Vrag. c. 52° 29' N. 4° 10' E.
1989. Norge. Skråven. Skråven Radiofyr i Virksomhed.  
(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1932.)  
*Skråven* Radiofyr paa c. 68° 09',<sub>2</sub> N. 14° 39',<sub>5</sub> E. er traadt i Virksomhed til Prøve. Signalets Karakter er Bogstaverne LMK, LMK, en Række (22) Streger og Bogstaverne LMK. Signalets Varighed 1<sup>m</sup>. 49<sup>s</sup>. efterfulgt af en Pause paa 4<sup>m</sup>. 11<sup>s</sup>. — Bølgelængde: 288 kc (1041,7 m). Under Taage afgives et Signal hver 6<sup>m</sup>. I klart Vejr afgives Signaler hver Time begyndende Kl. 0000 (mellemeuropæisk Tid). Signalernes Rækkevidde er beregnet til c. 100 Sm. Radiofyret har ikke Radiotelegraf eller Radiotelefon.  
Indtil videre bør Skibene til Kontrol af Navigeringen kun bruge Sektoren 290°—0°—90° og kun i *Vestfjorden* (indenfor *Lofoten*).  
Skibe, som har taget Pejlinger af Radiofyret anmodes om ved Lejlighed at sende en kort Meddelelse om de gjorte Erfaringer til *Fyrdirektøren, Oslo*.
1990. Norge. Folla. Rosvik Fyr flyttet!  
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1932.)  
*Rosvik Fyr* er flyttet til *Rosvikøya* paa 67° 29' 06" N. 15° 29' 12" E. Fyret lyser nu, som følger:
- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 73° til 129°. | 6. Rødt i Pejl. fra 227° til 230°. |
| 2. Hvidt i — - 129° - 172°.        | 7. Grønt i — - 230° - 298°.        |
| 3. Rødt i — - 172° - 217°.         | 8. Hvidt i — - 298° - 310°.        |
| 4. Grønt i — - 217° - 223°.        | 9. Rødt i — - 310° - 342°.         |
| 5. Hvidt i — - 223° - 227°.        | 10. Grønt i — - 342° - 358°.       |
- (E. f. S. Nr. 37/1759 1932.)

1991. Norge. Hordaland. Korsfjorden. Båer.  
(E. f. S. Nr. 9/390. Oslo 1932.)  
Ved den sidst foretagne Opmaaling er fundet følgende Båer W. for *Marsteinbåen* paa 60° 07' 45" N. 4° 59' 25" E.:
- |   |
|---|
| 1. En 34 m Båe, 1, <sub>30</sub> Sm 260° fra <i>Marsteinen</i> Fyr. |
| 2. - 24 m —, 1, <sub>3</sub> Sm 253° <sub>,5</sub> - - -            |
| 3. - 21 m —, 1, <sub>5</sub> Sm 249° - - -                          |
| 4. - 29 m —, 1, <sub>4</sub> Sm 246° <sub>,5</sub> - - -            |
- Det antages, at det bryder paa ovennævnte Båer i svær Sø.

**1992. Frankrig. Dyck Fyrskib. Radiofyr til Forsøg.**

(N. t. M. Nr. 1579. London 1932.)

Om Bord i Fyrskibet *Dyck* paa c. 51° 03' N. 2° 08' E. er oprettet et Radiofyr til Forsøg. Bølgelængde: 297 kc (1010 m). Signalet er Bogstav D 2,2<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Bogstav D 2,2<sup>s</sup>, Pause 1,25<sup>s</sup>, 16 Streger paa hver 1<sup>s</sup> og 0,25<sup>s</sup> Pause mellem Stregerne 19,75<sup>s</sup>, Pause 3,6<sup>s</sup>. Forannævnte Signal afgives 4 Gange i 1<sup>m</sup> 56,4<sup>s</sup> og efterfølges af en Pause paa 4<sup>m</sup> 03,6<sup>s</sup>.

Under Taage afgives Signalet hver 6<sup>m</sup> begyndende hver fulde Time.

I klart Vejr afgives Signalet kun Mandag og Torsdag fra Kl. 0330 til Kl. 0430. (Kort Nr. 264)

**1993. England. Outer Gabbard Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 1625. London 1932.)

Fyrskibet *Outer Gabbard* paa c. 52° 00' N. 2° 04' E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/1049 1932.)

**1994. Skotland. Tay Floden. Lady Shoal. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 1636. London 1932.)

1. Dybden paa c. 56° 27' N. 2° 47' W., 1,38 Sm 228° fra *Buddon Ness* høje Fyr er 4,3 m.

2. Dybden 1,24 Sm 225° fra *Buddon Ness* høje Fyr er 4,8 m.

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**1995. Frankrig. Boulogne. Camiers Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 40/2055. Paris 1932.)

*Camiers* Fyr paa c. 50° 32' N. 1° 36' W. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.

**1996. England SE.-Kyst. Dungeness NE. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 50. Trinity House, London 1932.)

Vraget af et Skib (antagelig Dampskibet *Charente*) ligger sunket paa c. 50° 58½' N. 1° 03¾' E., c. 5 Sm 42° fra *Dungeness* høje Fyrtaarn. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt i c. 24 m Vand c. 0,1 Sm SE. for Vraget.

**1997. England S.-Kyst. The Shambles SE. Undervandshindringer udlægges.**

(N. t. M. Nr. 1643. London 1932.)

Den 24. Oktober d. A. udlægges, uden nærmere Meddelelse, Undervandshindringer indenfor et Omraade, der er 0,9 Sm langt og 23 m bredt. Ved det SE.-lige Hjørne paa c. 50° 30' N. 2° 21' W., 0,8 Sm 222° fra *Shambles* Fyrskib udlægges en rød Stumptønde. En anden rød Stumptønde udlægges ved det SW.-lige Hjørne, 0,9 Sm 250° fra forannævnte Punkt.

(E. f. S. Nr. 14/606 1932.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**1998. Frankrig. Goulphar. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1603. London 1932.)

*Goulphar* Radiofyr paa c. 47° 19' N. 3° 14' W. er forandret og er nu, som følger: Bølgelængde: 288 kc (1042 m). Signalet er Bogstav B 3 Gange 10<sup>s</sup>, en Række Streger 30<sup>s</sup>, Bogstav B 3 Gange 10<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>. Foranstaaende Signal afgives 2 Gange i 1<sup>m</sup> 50<sup>s</sup> efterfulgt af en Pause paa 4<sup>m</sup> 10<sup>s</sup>.

Under Taage afgives Signalet, som følger:

a) Paa Type A 1. — Ved det 24., 30., 54. og 00. Minut efter hver fulde Time.

b) Paa Type A 2. — Ved det 6., 12., 18., 36., 42. og 48. Minut efter hver fulde Time.

I klart Vejr afgives Signalet kun som under a).

**1999. Frankrig. Pointe de la Coubre. Radiofyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1380. London 1932.)

*Pointe de la Coubre* Radiofyr paa c. 45° 42' N. 1° 14' W. er forandret og er nu, som følger:

Bølgelængde: 303 kc (990 m). Signalet er Bogstav K 3 Gange 10<sup>s</sup>, en Række Streger 30<sup>s</sup>, Bogstav K 3 Gange 10<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>. Foranstaaende Signal afgives 2 Gange i 1<sup>m</sup>. 50<sup>s</sup>. efterfulgt af en Pause paa 4<sup>m</sup>. 10<sup>s</sup>.

Under Taage afgives Signalet, som følger:

- a) Paa Type A 1. — Ved det 16., 22., 46. og 52. Minut efter hver fulde Time.
  - b) Paa Type A 2. — Ved det 28., 34., 40., 58., 04. og 10. Minut efter hver fulde Time.
- I klart Vejr afgives Signalet kun som under a).

**2000. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Havn. Tidssignal nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1623. London 1932.)

Tidssignalet med Ballon paa *Ames Building* paa c. 42° 22' N. 71° 03' W. er nedlagt.

**2001. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Western Passage. Warwick Fyr. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 40/2765. Washington 1932.)

Taagesignalet ved *Warwick Fyr* paa 41° 40' (00") N. 71° 22' (45") W. afgives nu med Tyfon. Signalet er Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>.

**2002. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Bodie Island Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 40/2770. Washington 1932.)

*Bodie Island Fyr* paa c. 35° 49' N. 75° 34' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 2,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 2,5<sup>s</sup>, Mørke 22,5<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 29/1403 1932.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****2003. Brasilien. Macaé (Macahé) Ankerplads. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 40/2783. Washington 1932.)

1. Flammens Højde i *Macaé (Sant' Ana)* Fyr paa c. 22° 26' S. 41° 44' W. er 155 m. Synsvidde: 24 Sm. for hvidt og 14 Sm. for rødt Lys.
2. Flammens Højde i *Papagaiois Island Fyr* paa 22° 24' (15") S. 41° 47' (00") W. er 28 m.

**2004. Mexiko. Coronados Islands. South Coronado Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 40/2787. Washington 1932.)

Fyret paa NE.-Siden af *South Coronado Island* paa 32° 24' (56") N. 117° 14' (36") W. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 16<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 9,5<sup>s</sup>.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****2005. Sicilien. Palermo Bugt. Capo Gallo E. Grund findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 1628. London 1932.)

Den paa c. 38° 13',5 N. 13° 22' E. rapporterede 5,5 m Grund findes ikke.  
(E. f. S. Nr. 37/1780 1932.)

**2006. Rumænien. Sorte Hav. Sulina Munding. Havnearbejder. Lodstvang.**

(N. f. s. Nr. 41/3489. Berlin 1932.)

De to Moler er forlænget c. 335 m, og der arbejdes endnu ved Molehovederne. Fyrene paa de tidligere Molehoveder vil blive flyttet ud paa de nye Molehoveder. Det er forbudt at sejle ind uden Lods om Bord.  
c. 45° 10' N. 29° 44' E.

**2007. Marokko. Alhucemas Bugt. Morro Nuevo Fyr atter i Orden.**

(A. a. l. N. Nr. 41, Tillæg. San Fernando 1932.)

*Morro Nuevo Fyr* paa c. 35° 15' N. 3° 54' W. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 41/1967 1932.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

### 2008. Japan. Shikoku W.-Kyst. Sa Shima. Oplysning om Fyrs Plads.

(N. t. M. Nr. 1640. London 1932.)

*Sa Shima* Fyr er beliggende paa c.  $33^{\circ} 26' N.$   $132^{\circ} 21' E.$ , c. 0,16 Sm  $261^{\circ}$  fra den i Kortet angivne Plads og 0,01 Sm  $290^{\circ}$  fra Triangulationsmærket paa  $47,0$  m Højen.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 2009. Mexiko. Standardtid.

(N. t. M. Nr. 32/2158. Washington 1932.)

I *Mexiko* gælder nu følgende Standardtid:

1. I hele Landet undtagen det N.-lige Distrikt af *Nedre-Californien* gælder Klokkeslettet efter Meridianen  $90^{\circ} W.$

2. I det N.-lige Distrikt af *Nedre-Californien* gælder Klokkeslettet efter Meridianen  $120^{\circ} W.$

3. Fremtidig benyttes altsaa kun to Klokkeslet:

*Central Time* svarende til Klokkeslettet i Republikkens Hovedstad, altsaa efter Meridianen  $90^{\circ} W.$ , og *Western Time* svarende til Klokkeslettet efter Meridianen  $120^{\circ} W.$

(Kort B.)

### 2010. Norge. Færder Fyr, Okse Fyr og Lister Fyr. Oplysning om Kulings- og Stormvarselsignaler.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1932.)

Fra *Fyrene Færder* (c.  $59^{\circ} 01',6 N.$   $10^{\circ} 31',7 E.$ ), *Okse* (c.  $58^{\circ} 04',2 N.$   $8^{\circ} 03',5 E.$ ) og *Lister* (c.  $58^{\circ} 06',5 N.$   $6^{\circ} 34',4 E.$ ) gives nu følgende fuldstændige Dagsignaler og forenklet Natsignal

En Kegel med Spidsen opad: Kuling fra NW.

- - - nedad: - - SW.

To Kegler - - opad: - - NE.

- - - nedad: - - SE.

En Kegel med Spidsen opad og en Kugle: Storm fra NW.

- - - nedad : - - SW.

To Kegler - - opad : - - NE.

- - - nedad : - - SE.

En rød Lanterne: Kuling eller Storm uden Angivelse af Retningen.

(Kort Nr. 236, 255, 263 og 264.)

### 2011. Portugal. Ponta de Sagres. Radiopejlstation oprettet til Forsøg.

(N. f. S. Nr. 41/3444. Berlin 1932.)

Paa *Ponta de Sagres* er paa  $36^{\circ} 59' 32'' N.$   $8^{\circ} 56' 51'' W.$  oprettet en Radiopejlstation til Forsøg. Kaldesignal: CTS. Bølgelængde: 500 kc (600 m) for Vagt, 375 kc (800 m) for Pejling. Resultatet afgives med Bølgelængderne 375 kc (800 m) og 500 kc (600 m).

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 2012. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Udbyhøj. Vinterafmærkning.

Omskiftning fra Sommer- til Vinterafmærkning af Sømærkerne udenfor *Udbyhøj* er foretaget.

*Randers Fjord* Klokketønde: c.  $56^{\circ} 37' N.$   $10^{\circ} 23' E.$



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og saa se  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY (THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

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.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000  
Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB**Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til  
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller &amp; H. C. Richardt.

— Naval &amp; Mercantile Outfitters —

"SILVERVARER" giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

**SILVER'S**

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bote Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

**A/B. BRUHN Co. OY**

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibarederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr.: »Mariusson»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**Jørgen A. Rasmussen**

33, Amaliegade

Telegrams JORGARAS  
COPENHAGEN K.

WORLD-WIDE SUPPLIES OF

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage  
Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 44

FREDAG 28. OKTOBER 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbunde  
D/S af 1920  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

HALLO, HALLO — Gud naade den Regering, der  
ELLER ikke sørger for Brød og Skue-  
S. O. S. spil til Folket! I Radioen sik  
Verden vel nok den rigtige

Ersatz for Skuespillet for Folket — gør mig til Dik-  
tator over Radioen og jeg skal svinge hele Verden!

Forstaaeligt er det derfor, at alle Landes Regerin-  
ger kæler for Folkets Radio, lader Folket blande sig  
i dens Administration efter den falske Recept, at  
»Flertallet har altid Ret«. Ved de internationale Ra-  
dio-Konferencer kappes Regeringernes Repræsenta-  
ter om at skaffe deres respektive Folk saa mange  
Bølgelængder som mulig. Altsaa til Hallo-Hallo Un-  
derholdningerne, til Meddelelserne fra Tappernøje  
delvis upolitiske Radioklub og lignende til Borger-  
held sigtende Oplysning.

Folket har nu faaet lildelt alle de Bølgelængder, der  
er til, og hvert Folk ønsker alligevel flere. Paa den  
i Øjeblikket arbejdende Madrid-Konference fremsatte  
»Hallo-Hallo«-Repræsentanterne nye Krav. De hav-  
de opdaget, at flere Bølgelængder kunde frigøres til  
Bragesnak og Tingeltangel, hvis hele Skibsfarts-Radio-  
tekniken blev lagt om. En saadan Omlægning vilde  
koste Skibsfarten c. 150 Millioner Kroner, og en Ny-  
ordning vilde ikke være saa paalideligt virkende som  
den gamle. Saa Skibsfartens Protest imod det nye  
Krav faldt omgaaende. Mr. W. A. Souler, Forman-  
den for International Shipping Conference's Delega-  
tion, repræsenterende 70 Millioner Tons Tonnage, ud-  
talte i Madrid, at de Delegerede maatte ikke glem-  
me, at Skibsfartens Radio, i Modsætning til Hjem-  
mets, betød Liv og Død for Besætning og Passagerer.  
Verden kunde undvære Radio-Underholdning, men  
Verden kunde ikke undvære Skibsfart. Enhver Na-  
tions økonomiske Liv er afhængig af Skibsfarten, og  
han haabede, at Delegationerne ikke vilde glemme  
dette i deres Iver efter at uddele endnu flere Bølge-  
længder til Forlystelse for Befolkningen.

KIELER-KANALEN Generalkonsul Yde i Hamburg  
OG henleder Opmærksomheden paa  
REDERNE paa de i Kieler-Zeitung frem-  
komne Artikler om de skandi-  
naviske Rederes Holdning til de altfor dyre Kanalaf-  
gifter — Afgifter, der virker særlig voldsomt, fordi de  
erlægges efter Guld-Basis. Generalkonsulen gør lige-  
ledes opmærksom paa, at en af Kanalens Lødsler hæv-  
der, at den mindre Benyttelse af Kanalen skyldes Va-  
luta-Forholdene.

Vi har i tidligere Artikler og med uafviselige Tal  
godtgjort, at baade skandinaviske og tyske Redere  
i Øjeblikket foretrækker at gaa rundt om Skagen,  
fordi de derved sparer mange Penge. Kieler-Kanalen  
boycottes selvfølgelig ikke, men Rederne maa i disse  
Dage vende og dreje Skillingen for at gøre Tabene  
saa smaa som muligt. Ellers gik naturligvis mange  
flere af deres Skibe gennem Kanalen.

Kanalautoriteterne i Kiel har hidtil stillet sig ret  
stjilt overfor Tanken om at nedsætte Kanalgebyrerne.  
Det glæder os at høre, at »Søfarts-Tidendes« Bevis-  
førelse for Skagen-Rutens økonomiske Fordele (7. Ok-

lober 1932) har bevæget Autoriteterne til at konstatere Antallet af tyske og skandinaviske Skibe, der søger rundt om Skagen i Stedet for at gaa igennem Kanalen. Dette er Begyndelsen; næste Skridt burde i Kanalens og i Skibsfartens og i hele Kieler-Distriktets Interesse blive en radikal Nedsættelse af Gebyrerne.

**ATLANTERHAVETS BLAA BAAND** Naar den italienske Luksusdamp-  
**TIL** Tur over Atlanten kan gøre  
**ITALIEN** Krav paa at være Besidder af  
»Atlantehavets Blaa Baand«

som Verdens hurtigste Baad, er dette ikke nogen Tilfældighed. Af den Slags er intet tilfældigt. En saadan Rekord repræsenterer en samlet Sum af yderste Ydeevne i Konstruktion, Skibsbygning og Sømandskab. Var noget saadant tænkeligt for blot ti Aar siden? Italien som Deltager i en saadan Vædekamp var ganske utænkelig i Tiden før Mussolini. I de ti Aar, hvor hans Vilje var den eneste, har han helt omformet Italien. Den italienske Nation i Dag og den italienske Nation for ti Aar siden er to vidt forskellige Ting. Tilsyneladende da. Maaske Mussolinis Storhed først og fremmest ligger i, at han vakte sine Folk af Uværdighedens Dvale, satte det nye Maal og lod gamle Idealer staa frem for det. Han marcherede det italienske Folk ud af Kommunismens Hængedynd, af *dolce far niente* Slaphed og ud i Handlingernes Morgenrøde, da han i Dag for nøjagtig ti Aar siden marcherede sine begejstrede Sortskjorter mod Rom. Han gjorde kort Proces med en ormstukken og korrupt Parlamentarisme og skabte en Administration i sit eget Billede og efter sine egne haardføre Idealer. Som en Staalkost fejede han igennem Arbejdsgiver-

og Fagforeningskævl, tvang begge Parter til at trække fra samme Hammel, til at yde det bedste til fælles bedste. Hans levende Aande har givet nyt Liv til en Række italienske Industriers døde Ler. Han bygger og uddyber Havne, og under hans Regime har italiensk Skibsbygning oplevet en saadan Renaissance, at udenlandske Nationer kappes om at lade deres Krigsskibe bygge paa italienske Værfter. Og nu har Italiens største Værft bragt ham paa hans og Italiens Højtidsdag den mest attraaede af alle Skibsfarts-Trofæer: Atlantehavets Blaa Baand.

**OPLÆGNINGERNE** Medlemmerne af Dansk Damp-  
**MINDRE — MEN** skibsrederiforening havde i  
Tirsdays af deres Flaade oplagt 70 Skibe svarende til 188,354 Tons Brutto og en Dødvægtstønnage af 289,038 Tons. Dette er en glædelig Nedgang fra sidste Uge, ikke mindre end smaa 23,000 Tons.

Men der er langt igen. For nogle Dage siden skrev et anset Provinsblad, at man i Rederikredse regnede med, at der denne Uge vil foreligge en Bundrekord for Oplægningerne for hele indeværende Aar, og disse Forventninger er ikke blevet skuffet. For denne Uge er Oplægningerne for første Gang i 1932 under 300,000 Tons Dødvægt. Men nogen Grund til at raabe Hurra er der sandelig ikke. For omtrent 23 Procent af den danske Handelsflaade er vedblivende oplagt, og meget tyder paa, at Nedgangen i Oplægningerne kun er temporær. Nu Vinter er nær, og Isen snart begynder at gøre Knuder i fiske og svenske Farvande, vil Oplægningerne igen slige, med mindre de urolige Forhold i Østen udvikler sig til den Krig, der før eller senere maa komme derude — Begyndelsen til den næste Verdenskrig.

## PROVINSMÆGLERFORENINGENS GENERALFORSAMLING

Provinismæglerforeningen for Danmark afholdt i Søndags sin aarlige Generalforsamling paa Grand Hotel i Odense, under Overværelse af ca. 40 Medlemmer. Som særlig indbudt var Skibsmægler Herman Hansen, København, i Egenskab af Formand for den københavnske Mæglerkorporation.

Den fungerende Formand, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer. Først og fremmest Foreningens mangeaarige Formand, Konsul L. Jepsen, Korsør, der med en sjælden Energi og aldrig svigtende Interesse til enhver Tid havde varetaget Foreningens Interesser til alles Tilfredshed, og Formanden betonede, at Foreningens Arbejde vilde blive fortsat i Konsul Jepsens Aand. (Forsamlingen rejste sig).

Dernæst udtalte Formanden nogle Mindeord om Skibsmægler Jørgen Hansen, Stege, der døde i Foraaret i en Alder af 79 Aar, og som havde været Medlem af Provinismæglerforeningen fra dennes Stiftelse, og om Skibsmægler Erik Andersen, Rudkjøbing, i mange Aar Foreningens selvkrevne, slagfærdige Dirigent, der uden forudgaaende Sygdom døde i Sommer, umiddelbart efter sin 50 Aars Fødselsdag. (Forsamlingen rejste sig).

Paa Bestyrelsens Henstilling valgtes Skibsmægler J. Chr. J. Bach, Randers, til Dirigent, og Formanden gik derefter over til at aflægge Beretning.

Foreningen har haft en udstrakt Korrespondance, og mange Responser er afgivet, ligesom Bestyrelsen i Aarets Løb har afholdt adskillige Møder i Anledning af den nye Næringslovs Ikrafttræden. Beretningen godkendtes.

Som næste Punkt paa Dagsordenen var Spørgsmaalet Klareringstaksterne, som gav Anledning til en Del Diskussion. Baade danske og udenlandske Redere er efterhaanden kommen ind paa at tinge om Klareringstaksterne og forlange op til 50 pCt. Reduktion. Denne Fremgangsmaade synes at være iso-

leret til kun at gælde Provinismæglerne, da saadanne Forhold er ukendt i København, men selvfølgelig kan Provinismæglerne ikke indlade sig herpaa, da dette vilde være en fuldstændig Tilsidesættelse af de af Ministeriet fastsatte Klareringstakster, der forøvrigt ligger langt under hvad der betales i Udlandet.

Formanden forelagde Foreningens og Understøttelsesfondens reviderede Regnskab for 1931, der godkendtes.

Man gik derefter over til Valg til Bestyrelsen. Efter Tur afgik Skibsmægler P. F. Cleemann, Aabenraa og Skibsmægler H. C. Hovmand, Bandholm. Da begge d'Herrer var villige til at modtage Genvalg, blev de begge genvalgt med Akklamation. I Stedet for afdøde Konsul L. Jepsen skulde der indvælges et nyt Medlem til Bestyrelsen. Skibsmægler Jac. Clemmensen, Odense, proponerede Skibsmægler V. H. Nisted, Randers, og han valgtes ligeledes med Akklamation.

Herefter blev Ordet givet frit, og en til Tider livlig Diskussion begyndte. Her skal særlig fremhæves en Henstilling fra Skibsmægler Chr. Jensen, Aalborg, til Dansk Dampskibsrederiforening, om at denne paalægger sine Medlemmer, at disse klarer hos Provinismæglerforeningens Medlemmer, og ikke hos Outsidere, da Provinismæglerforeningens Medlemmer dog har paalægt sig den ikke ringe Ulejlighed med at incassere Bidragene til Dampskibsrederiforeningen. Dette Forslag vakte Forsamlingens udelte Tilslutning. Generalforsamlingen hævdedes med en Tak til Dirigenten for hans fortrinlige Ledelse.

Umiddelbart efter Generalforsamlingen afholdtes et Bestyrelsesmøde, ved hvilken Lejlighed Bestyrelsen konstituerede sig med Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, som Formand og Skibsmægler E. Bergmann, Aarhus, som Næstformand. Bestyrelsen har antaget konst. Skibsmægler Jørgen U. Jepsen, Korsør, som Sekretær. Foreningens Domicil forbliver uforandret Korsør.

## POLEN BYGGER FLERE SKIBE

*Vil det ske paa danske Værfter?*

De kritiske Tider for Skibsfarten afskrækker tilsyneladende ikke Polen fra at følge sit Skibsbygnings-Program: Erhvervelsen af en national Handelsmarine, der nogenlunde svarer til de Transportkrav, som en Nation paa mere end 30 Millioner med Rimelighed kan stille.

Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette* erfarer agter den polske Regering i nær Fremtid at placere Ordre paa 6 til 8 Nybygninger, heraf to store Skibe

beregnet til Rute-Sejlads mellem New York og Gdynia.

Polen har hidtil ladet sine Skibe bygge paa danske Værfter og er fuldt ud tilfreds med de leverede Skibe. Om danske Værfter ogsaa denne Gang vil faa Lov til at bygge Skibene til den polske Stat, afhænger af de Forhandlinger, der i nærmeste Fremtid vil finde Sted i London, mellem Repræsentanter for de danske og engelske Regeringer.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

*København, den 25. Okt. 1932.*

Den ret kraftige Nedgang i Sterlingens Værdi har haft og har endnu en meget uheldig Indflydelse paa Verdensmarkedet og Kornmarkedet i første Række; naar Efterspørgslen indskrænkes i den Grad, som nu er Tilfældet, maa det uvægerlig gaa ud over Raterne, men forhaabentlig kan Tilliden snart vende tilbage og derved stimulere Købelysten. La Plata Ladningernes Antal er stærkt decimeret og der er desværre alt for mange »available boats« for den første Maaned eller saa, hvilket selvfølgelig ikke er noget Plus. Enkelt Redere har skiftet Tonnagen i Ballast, bl. a. til Peru, for at laste Sukker til Europa til 19/-, og det bliver vist en tvivlsom Forretning. Montreal kan heller ikke employere den disponible Tonnage, og hvor skal Tonnagen søge hen? De nordamerikanske Markeder, Gulfen og Pacific har maaske en noget større »all round« Efterspørgsel lige for Dagen, men langt fra stor nok til at kunne absorbere Tonnage fra andre Markeder. Nogle enkelte Lyspunkter kan Fragtmarkedet vel opvise — især for den mindre Tonnages Vedkommende — men gennemgaaende er det lidet tilfredsstillende; Haabet staar imidlertid til, at de Skibe, som for nylig er kommet i Fart, kan fortsætte Sejladsen paa de nuværende Vilkaar en Tid fremover.

### TRÆLASTMARKEDET

Der rapporteres ikke mange Afslutninger, men Markedet er decideret fastere, og som nævnt i sidste Uge har Leningrad betalt ganske anselige Tillæg for passende Baade. Denne Aarstid, med saa mange extra Risikomomenter, betinger selvfølgelig extra Rater, og det vilde være glædeligt, om lidt af Tabene kunde indtjenes i den ellefte Time. For næste Aars Afskihning udbydes diverse D.B.B. og især Props og Pulpwood Ladninger til Rater, som ikke afviger meget fra hvad der betales nu, og det bedste er at vise disse Spekulanter »the cold shoulder«.

Slutninger: 600 Std. Gefle & Hudiksvall/Barcelona 54/- 800 Std. Sundsvalls/Barcelona & Tarragona 53/- 675 Std. Trångsund/Kings Lynn 34/- 475 Std. Sundsvall/Ostende 55 Belgas. 650 Std. Kemi/Vilvorde 55 Belgas. 600 Std. Syd Finland/Antwerpen 39½ Belgas. 800 Std. Walkom/Ostende 43½ Belgas. 650 Std. Kolka & Trångsund/London 29/6d.

Leningrad har bl. a. betalt 45/6d. for 400 Std. til Leith, 4/- 1,350 for E.C. Basis W. Hartlepool.

### KUL, KOKS etc.

Markedet er maaske noget svagere med færre positive Laster og lidt for rigelige Tonnageudbud. Forth/Kbhvn. 2,500 T. er sluttet til 4/4½d., Tyne/Kbhvn.

1,800 T. 4/9d., Aarhus 1,850 T. 4/9, Boness/Mariager 2,350 T. 4/3, Humber/Aalborg 3,000 T. 4/4½d. London/Korsør betalte 7/10½ for 1,500 T. London/Kbhvn. indikerer ca. 7/- primo Novb. og for mindre Baad til Køge 7/3 7/6d. Danzig har gjort mange Forretninger til Irland og bl. a.: Dublin 6/3 6/4½d. 2/2,300 T., 6/9 1,800 T., Cork 6/4½d. 2,100 T. 9/- 1,200 T. Danzig/Rouen 3,400 T. 5/6d.

### MIDDELHAVET etc.

Kulmarkedet er desværre endnu noget svagere med følgende Noteringer: Tyne/Vest Italien 6/- 6/3d. 6/7,000 T., Civita Vecchia 6/- 8,000 T., Catania 8/- 2,500 T., Øerne ca. 7/-. Cardiff/Vest Italien fra 5/6d. 7/8,000 T. til 6/- 6/6,500 T.; Swansea/Vest Italien 7/3 45/5,000 T., Cardiff/Dakar 7/3 3,200 T., Algiers 7/3 6,250 T., Port Said 6/- 8,000 T., Barcelona 7/9d. 4,000 T., 8/9d. 9/- 16/1,900. Rotterdam/Genua 6/- 8,000 T., Algiers 7/3 2,000 T., Marseille 8/- 2,500 T. — I de hjemgaaende Markeder gøres en Del i Frugt fra Spanien, saa vel som fra Jaffa, Jordnødder, Oliekager, Salt, Fosfat, Svovl, Erts etc., til ret uforandrede og utilfredsstillende Rater. Donau faar ogsaa billig Tonnage, og en ældre græsk Baad har taget 13/6 A/H, 13/- A/R, 15/3 Danmark ppt. Lastning, medens November betinger mindst 14/- B/H, 13/6 A/R, 16/- 16/3 Danmark. Sortehavet opererer stadig paa Basis af 10/- U.K. Kont. Novb./December.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Forth/U.S.A. indikerer op til 8/- 3/3,500 T. Kul, Wales/Halifax 8/3 8/6 2,700 T. Kul og Wales/Montreal skal have betalt 8/4½d. for mindre Baad. Korn fra Montreal er en Skuffelse og flere Baade har igen maattet skifte væk i Ballast. For Kompletteringslast til A/R offereres kun 5½c. og full cargoes W.C.U.K. 1/10½d. Albany/Antwerpen 6¼c., A/R 7c. Korn Stjerne/Rio betales med 11/6 11/9, Santos 11/9. Sukker Cuba/U.K. Cont. 14/- 15/- efter Størrelse, San Domingo 13/6 4,700 T. Vancouver/U.K. Cont. 22/6, Rotterdam 21/9 og berth Hull eller London 21/6 22/-. Peru/U.K. Cont. 7,000 T. Sukker 19/-, Marseille 20/-; Guayaquil (Equador)/Kontinentet 5,500 T. Sukker 20/6, Optoion Indien 24/6d.

### SYDAMERIKA

Udgaaende er den samme Bedrøvelighed og det hjemgaaende Marked sætter atter engang Rederne graa Haar i Hovedet. I enkelte Tilfælde er akcepteret Rater, som ikke har været gældende i 2 Aar, men da La Plata er og bliver et Overraskelsens Marked, kan

# HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

September 1932

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i September været 325,000 Registrertons mindre end i Maanedens forud og 1,009,000 Registrertons mindre end i September 1931. Forskellen i Tusinde Registrertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for September sammenlignet med:

	Aug. 1932	Sept. 1931
Nieuwe Waterweg ....	— 76	— 129
Rotterdam .....	— 80	— 333
Antwerpen .....	— 135	— 302
Hamburg .....	— 111	— 279

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg udgør 81.3 pCt. mod 81.4 pCt. i forrige Maaned og 80.4 pCt. i September 1931.

Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen stiller sig lidt bedre i September (48.06 til 51.94) end i August (47.37 til 52.63). I September 1931 var Forholdet: 48.96 til 62.04).

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel som følger:

	Sept. 1932	Aug. 1932	Sept. 1931
Nieuwe Waterweg ....	35.12	34.27	36.56
Rotterdam .....	(28.54)	(28.47)	(29.42)
Antwerpen .....	30.85	31.63	30.67
Hamburg .....	34.03	34.10	32.77

I de første 9 Maaneder var Tilførslerne til Rotterdam:

	1932	1931
	Tons	Tons
Stenkul .....	612,000	774,000
Erts .....	1,619,000	3,108,000
Jordolier .....	476,000	650,000
Spiseolier .....	70,000	60,000
Korn .....	2,763,000	2,720,000
	Sække	Sække
Korn .....	2,135,000	2,854,000

## FRAGTBERTNINGEN *fortsat*

Stillingen have rettet sig inden Ugens Udgang, og en Ting er vel givet, at Markedet ikke tilføres Ballasttonnage. Fragtreduktionen i Ugens Løb kommer op i næsten 2/6d. for prompt, hvorimod Jan./Febr. endnu værdsattes uforandret til ca. 16/6d.

## ØSTEN

Australien har været smaal repræsenteret. En 2/3 Sejlere rapporteres sluttet fra Sydlandet til 27/3 27/6d. og 27/9d. og en større Baad til 28/6d., medens Vestlandet betaler 26/3d. Dalny har noget mere Efter-spørgsel paa Basis af 26/6 December. Saigon/Europa 3 Havne 27/3d., Kohsichang/seks Havne Cuba 4,500 T. 31/3, Madras/Kont. 25/9d. Cape Town/Vancouver 4,500 T. 18/6d.

## TIMECHARTER

Motorskibe er efterspurgt for Rundrejser til noget fastere Rater. Vestindien faar meget billige Baade: 4,965 T. (m/v) 60c. 4,000 T. 60c. 3,000 T. 75c. 2,500 T. 90c.

Trip: 8,700 T. m/v del. Pt. Royal/red. Sortehavel 75c. 6,000 T. s/s del. Havana/red. U.K. Kont. 80c.

## NORGE OG FRUGTFARTEN

Der er i disse Dage undertegnet Kontrakt mellem en Del norske Rederier og Frugt-Afskibere i Jaffa om Transport af Appelsiner fra Jaffa til U.K. Kontinent. Det drejer sig, efter hvad N. H. & S. T. erfarer, om 10 norske Baade for 30 Rejser og fordelt over Sæsonen November—Marts. Et Par af Baadene er allerede undervejs for at laste.

Der oplyses intel om Fragtraten, men den er antagelig noget bedre end tidligere, idet Frugtfrafterne

## Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i September Maaned 1932, samt Antallet af udgaaende Skibe i samme Maaned

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Dampskibe)	Netto-Tons	med Ladn.	IBallast
U.S.A. ....	11	37,613	15	
Danzig .....	1	6,961		2
Danmark .....	13	30,216	9	2
Tyskland .....	211	237,356	184	34
Finland .....	8	11,115	8	1
Frankrig .....	48	68,304	47	2
Grækenland .....	8	21,027	2	3
Storbritannien .....	207	308,349	161	30
Ungarn .....			1	
Italien .....	6	16,076	3	2
Irland .....			2	
Japan .....	8	38,310	4	1
Jamaica .....			11	
Jugoslavien .....	1	8,743	2	1
Lolland .....	3	4,297	1	2
Litauen .....	1	613	1	
Nederlandene .....	173	226,222	127	19
Norge .....	41	85,028	26	16
Panama .....	1	1,873	1	
Polen .....	6	3,452	6	
Portugal .....	3	6,386	3	1
Rumænien .....	3	7,449	2	1
Rusland .....	4	8,169	3	
Spanien .....	8	18,817	4	1
Sverige .....	39	44,555	30	4
Total .....	807	1,191,232	643	125

Ialt udgaaet i September: 768 Skibe.

som bekendt har været i jævn Bedring i den senere Tid.

Et Telegram fra Bergen til samme Blad udtaler:

Ca. 20 Frugtbaade opgives fragtet i Frugtraden mellem Spanien og U.K./Kontinentet Oktober—November. Det er hovedsagelig Baade, som nu er færdige med deres Hvidehavssæson, og som i aarevis plejer at være beskæftiget i denne Trade. Udfragterne karakteriseres som slove, men Opturene burde give Balance. Det er hovedsagelig Kul, Koks og Læggekartofler, som paa denne Aarstid føres fra England til Spanien.

Der klages over sen Lastning i Hvidehavet.

## FEJL PAA BEGGE SIDER

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i den tidligere Somtalte Kollisionssag mellem Rederiet C. K. Hansen som Repræsentant for Revaldamperen »Linda« og Firmaet Julius F. Schierbecks Eftf. som Repræsentant for den finske Jernbark »Ponape«s Rederi i Mariehamn.

De to Skibe kolliderede i Køge Bugt den 21. September i Fjor. I den Anledning krævede »Linda«s Repræsentant sig tilkendt en Erstatning paa 16,400 Kr., medens »Ponape«s Repræsentant paastod Frifindelse og fremførte desuden et Krav paa 25,918 Kr.

Retten statuerede, at der har været Fejl paa begge Sider, idet »Linda«s Udkigsmand havde forladt Bakken og først var paa sin Plads et halvt Minut før Kollisionen skete. Paa den anden Side har »Ponape«s Lanterneføring ikke været i Overensstemmelse med de af Søfartsministeriet paabudte Regler.

Efter Fordelingen af Ansaret tilkendte Retten C. K. Hansen en Erstatning paa 7222 Kr. Sagens Omkostninger blev ophævet.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DET STORE PROBLEM

Nu som før er den europæiske Størpolitiks Kærneproblem Forholdet mellem Tyskland og Frankrig, og Europas Skæbne staar og falder med, at disse to førende Kulturlande finder hinanden i en aaben og ærlig Akkord paa alle økonomiske, politiske og militære Omraader. Det kan formentlig endog et Barn forstaa, og dog ser man intel Tegn dertil.

*Professor K. A. Wieth-Knudsen.*

### UNDER PANAMAFLAG

Damperen »Astriana«, der er indregistreret i Panama City, men ejes af et Haugesund-Rederi, kom for nogen Tid siden til Leningrad med en Ladning Aluminium. Ved Indklareringen af Skibet til Leningrad forlangte de russiske Myndigheder et saa betydeligt Beløb, at Størsteparten af Fragten vilde medgaa til Dækning af Udgifterne. Som Grund for dette Forlangende angav Russerne, at de ikke havde nogen Interesse af Forretningsforbindelse med et Skib, der var hjemmehørende i Panama, idet de ikke havde nogen Handelsforbindelse med denne Stat.

»Astriana«s Kaptajn henvendte sig til den norske Konsul i Leningrad, der tog sig af Sagen, og efter en Del Underhandling lykkedes det at faa de russiske Myndigheder til at reducere Kravene. Der føres fremdeles Underhandlinger om yderligere Reduktion af Udgifterne, og man haaber, at Sovjet vil gaa med hertil. Skibet er nu i Stockholm og skal derfra paany til Leningrad for at laste Trælast til Tyskland.

Denne Fremstilling af Sagen findes i et Haugesund-Telegram til »N. H. & S. T.«, der bringer Meddelelsen under Overskriften »Ejendommelige russiske Krav«. Fra anden Side erfarer vi, at det norske Skib under Panama-Flag er sluttet for Trælast fra Leningrad til Tyskland til en meget lav Rate, som det antagelig kun har kunnet acceptere, fordi det sejler billigere under Panama-Flaget. Uden at komme nærmere ind paa Berettigelsen af de russiske Krav, kan vi dog ikke undlade at pege paa, hvorledes Nemesis her har ramt det norske Skib. Ved at sejle »Dumping« under fremmed Lands Flag har det selv udsat sig for en haardhændt Behandling — og ejendommeligt er det, at netop Sovjet blev Landet, der i dette Tilfælde haandhæver Skibsfarts-Moralen.

*Dagbladet »Børsen«.*

### OTTAWA-BETÆNKELIGHEDER

Det er muligt, men dog tvivlsomt, om England virkelig faar nogen Gavn af Ottawa. Fra Verdenshandelens Synspunkt er det derimod en utvivlsom Ulykke, at Ottawa har sanktioneret to Principer, der allerede har gjort tilstrækkelig Skade, og som begge hviler paa en forrykt økonomisk Opfattelse og er i den klareste Strid med et sundt internationalt Handelsliv, nemlig det saakaldte Kompensations-Princip og Kvota-Systemet.

Ulykken er fremdeles, at naar det engelske Verdensrige godkender disse Principer, vil Vanskelighederne ved deres Overvindelse fordobles. Folkenes Samhørighed betyder bl. a., at det er blevet politisk umuligt samtidig at have to fuldstændig modsatte handelspolitiske Systemer i Verden. Det var Toldpolitikens Vækst rundt om i Landene, der tvang England bort fra Frihandelen. Paa samme Maade kan nu Ottawa-Systemet hindre eller forsinke den Bevægelse tilbage til mere Frihed, som hele Verden dog længes efter, og som jo virkelig er den eneste Redning.

*Dagens Nyheder.*

### SKIBSFARTENS VANSKELIGE STILLING

Udsigterne for vor Skibsfart er blevet mere end almindelig mørke, efter at man i Aar har rejst Toldmurene højere end nogensinde. Spørgsmaalet, om der kan gøres noget for at støtte den i Konkurrencen og hjælpe den til at faa det mest mulige ud af de i Forhold til Tonnagen for faa Fragter, som er i Markedet, vil derfor stadig blive mere aktuell.

Vi kan naturligvis ikke i Lighed med Amerika og flere andre Nationer yde vor internationale Skibsfart direkte Understøttelse, men vi maa kunne lette det økonomiske Tryk ved at reducere de af dens Udgifter, som vi er Herre over. At dette ikke er et ubilligt Forlangende, vil være indlysende for enhver, som vil sætte sig lidt ind i

de kunstige Understøttelser, flere af de skibsfartskonkurrerende Nationers Redere har.

Amerika har oprettet et Laanefond til Nybygning paa 250 Mill. Dollars, som forrentes med fra 3.5 til 2.5 pCt., naar Skibet er employeret i udenrigs Fart. Laanene skal tilbagebetales i Løbet af 20 Aar. Hertil kommer Subventioner, som varierer for de forskellige Skibe. De største og hurtigste har en enorm Understøttelse, lige op til 30 Dollars pr. Ton om Aaret, men ogsaa de mindre bliver liberalt understøttet. Saaledes har Scantielinjen, med Forpligtelse til at gøre 40 Ture New York-København-Helsingfors og Leningrad og 12 Ture New York-Murmansk om Aaret, ifølge en 10 Aars Kontrakt oprettet i 1928, en Understøttelse paa 16,000 Doll. pr. Tur, og da et Skib gør mindst 6 Ture om Aaret, bliver den aarlige Understøttelse for et enkelt Skib ca. 100,000 Doll.

Disse Tal er officielle og offentliggjort for nogle Maaneder siden. Fra den samme Kilde kan jeg anføre, at et 8,000 à 9,000 T. d.w. amerikansk Skib har en aarlig Hyreudgift paa 34,000 Doll. og da Kosthold udgør 25 à 30 pCt. af Hyrebeløbet, vil Hyre og Kost tilsammen beløbe sig til ca. 43,000 Doll. For et lignende norsk Skib drejer disse Udgifter sig om 37,000 Doll., altsaa kun 6,000 Doll. mindre, og da de samlede Driftsudgifter i et norsk Skib af denne Størrelse (Brændsel undtaget), kan regnes at beløbe sig til ca. 65,000 Doll., kan del for det amerikanske Skib blive højst 75,000 Doll., idet en stor Del af de øvrige Driftsudgifter er lige for alle Nationer. Scantielinjens Skib har saaledes ingen andre nævneværdige Udgifter at betale af sine Fragtindtægter end Havneafgifter, Last- og Losseudgifter, da de 25,000 Doll. som Linjen har tilovers af sine 100,000 Doll. Understøttelse pr. Skib pr. Aar sikkert er mere end nok til at dække Brændselsudgifterne. Scantielinjens Skibe maa nærmest blive at sammenligne med Gulflinjen og Amerikalinjens Lasteskibe, med hvilke Skibe de ogsaa konkurrerer.

Flere andre Nationer yder lignende Understøttelser, omend ikke i en saa urimelig høj Grad som Amerika.

Og saa har vi de Nationer, hvis Skibe sejler med lavere, tidtids betydelig lavere Driftsudgifter og som for en stor Del er employeret i det Fragtmarked, som passer for et ikke ubetydeligt Antal af de Skibe, vi har liggende oplagt.

Overfor de forskellige Nationers Subsidiepolitik og den Konkurrence, vi af den Grund har at kæmpe med, staar vi isoleret, selvfølgelig magtesløst.

*Magnus Andersen,  
Norges Søfartsdirektør,*

## DANSK DAMPER PAASEJLER RUSSISK LODSDAMPER

Det telegraferes til Dampskibsselskabet »Myren«, at Damperen »Inga« af København i Søndags i Nærheden af Tollbucken Fyr ved Kronstadt har paa sejlet en russisk Lodsdamper, der sank.

»Inga« er ankommet til Kronstadt. Skibet havde kun taget meget ringe Skade, og ingen var omkommet. Paa Lodsdamperen omkom en Mand.

### »Inga«s første Rejse

»Inga« er ikke nogen særlig stor Baad. Den laster ca. 2,500 Tons, og den havde været oplagt i lang Tid, da den i Midten af denne Maaned, forrige Lørdag, afgik her fra Havnen for at gaa til Leningrad efter en Last.

»Inga« føres af Kaptajn Nielsen, der i flere Aar har sejlet for Holm & Wonsild, som »Inga« tilhører.

Skibsinspektøren hos Holm & Wonsild oplyser, at ingen Danskere er kommet til Skade eller savnes ved Uheldet ved Kronstadt. Svenske Blade har nemlig omtalt Kollisionen paa en Maade, som lader formode, at der er druknet »flere af Skibets Besætning«, men dette er ikke rigtigt. Kaptajn Nielsen har i sit Telegram til Holm & Wonsild her i Byen udtrykkelig meddelt, at alle »Inga«s Folk er i Behold og om Bord paa den danske Damper.



### Et toldteknisk Oplysningsarbejde

Som et Led i sit Oplysningsarbejde om Toldens og Toldunderstøttelsens (Toldbeskyttelsens) Indflydelse paa Erhvervslevet og paa de hjemlige Indkøbspriser har Frihandelsklubben af 1932 atter udsendt et statistisk Undersøgesarbejde. Denne Gang omhandler det Porcellæn og Fajance. Tidligere er udsendt Arbejder om Tolden paa Glas og paa Cyklegummi.

Som bekendt fordobledes Tolden paa alm. farvet Brugsfajance ved den i denne Maaned vedtagne Toldlov. Dette vil hæmme vor Indførsel ikke blot fra Tyskland, men ogsaa fra England, hvis ypperlige og verdenskendte Varer fra de »fem Byer« i Staffordshire Danmark i enhver Henseende vilde være tjent med at modtage. Tolden falder nu med henvend 30 pCt. af Værdien af den samlede Indførsel af Fajance til Husholdningsbrug, haardst dog paa de billige Kvaliteter, som inaa bære op til 50 pCt.

Hvad Porcellænstolden angaar, saa var den (før den sidste Forhøjelse) i Gennemsnit 32 pCt. af Værdien, en »Beskyttelse«, som man skulde synes var rigelig. Nu er den forhøjet til omkring 40 pCt. i Gennemsnit, mindre for de fine og mere for de jævne Varer.

### Det danske Fragtratetal

Det danske Fragtratetal steg fra 87.4 i August til 90.0 i September. Stigningen skyldtes for Størstedelen den betydelige Nedgang i Kronekursen i Begyndelsen af Maaned, hvorved det efter Noteringernes Kronebeløb beregnede Fragtratetal, som væsentlig er baseret paa Sterling- og Dollarnoteringer, er steget tilsvarende.

Januar—Marts 1925 gsnlt. .... 100.0			
September 1931.....	85.0	April 1932.....	87.8
Oktober —.....	88.4	Maj —.....	87.5
November —.....	92.7	Juni —.....	86.3
December —.....	93.9	Juli —.....	86.5
Januar 1932.....	92.4	August —.....	87.4
Februar —.....	91.4	September —.....	90.0
Marts —.....	90.8		

En Del af Stigningen skyldes dog selve de noterede Rater. Den forøgede Aktivitet, som har kunnet konstateres paa forskellige Omraader, har medført en Opgang i forskellige af Raterne. Dette gælder saaledes almindeligt i Kulfarten og ligeledes med Hensyn til de Kornfragter, der indgaar i Fragtrateberegningen, med Undtagelse af Montreal. Trælastfragterne viser derimod fortsat Nedgang.

Blandt de øvrige Noteringer, kan nævnes en betydelig Opgang for Sojabønner fra Østasien. Denne Notering er i Forbindelse med en ligeledes stærk Stigning for Kornfragten fra Australien Udtryk for en almindelig Opgang i de oversøiske Fragtrater.

### Statsskoleskibets Bemanding

Antagelig i Løbet af næste Maaned vil i Følge »Lolland Falsters Stiftstidende« det af Søfartsministeriet nedsatte Bestyrelsesudvalg for det nye Stats-Skoleskib, der bygges ved Nakskov Skibsværft, udsende Meddelelse om, hvad der kræves for at blive optaget som Elev paa Skibet. Ansøgerne vil komme til at udfylde et Spørgeskema, hvorefter Udvalget sender Meddelelse til de Ansøgere, der er antaget. Dette vil sandsynligvis ske i Februar—Marts Maaned.

Skoleskibet er som bekendt beregnet til at medtage 100 Elever. Chefen bliver en Koffardikaptajn, endvidere skal Besætningen bestaa af 3 Styrmand, 6 Understyrmand, en Lærer (Underofficer fra Marinen), Maskinist, Læge, Hovmester, Kok, Sejlmager, Tømmermand og 8 fuldbearne Matroser. Radiotjenesten skal udføres af Styrmandene. Alle Officerer, herunder ogsaa Lægen og Maskinisten samt Sejlmageren, skal deltage i Undervisningen af Eleverne.

Skoleskibets samlede Besætning bliver saaledes ialt 125 Mand.

Det ventes, at Skibet kan tiltræde sit første Togt i Begyndelsen af Maj.

### Hvad er tilladt Jupiter —

De danske Statsbaner ansøgte for nogen Tid siden Middelfart Byraad om Fritagelse for Havneafgift af de Statsbanefærger, der anløb Middelfart Havn med Lystrejsende gennem Bæltet. Byraadet, der ikke i Følge Ved-

læggerne kunde bevilge dette, lod Sagen gaa til Ministeriet for offentlige Arbejder, der som bekendt har baade Statsbanerne og Havnene under sig. Ministeriet har i Skrivelse af 7. Oktober givet Samtykke til, at de Havnepenge, der er betalt til Havnen af Statsbanefærgerne, tilbagebetales, dog med Fradrag af de Toldvæsenet tilkomende Procenter for Opkrævningen.

Sagen har i Øjeblikket dobbelt Interesse, idet Statsbanerne altsaa slipper for Havneafgiften, men har lænket, at de private Vognmænd nok kunde erlægge en saadan.

### Arbejdsløse norske Sømænd

Pr. 15. Oktober var der i Norge 34,810 arbejdsløse Sømænd imod 29,340 for et Aar siden.

I Udlandet, navnlig i New York, lever der ogsaa mange arbejdsløse Søfolk, og man søger at oparbejde en Stemning for at bringe disse tilbage til Norge.

### Forhøjelse af Lodsafgiften i Oran

Danske Rederes Retsværn meddeler, at Lodsafgiften i Oran fra og med den 29. Juli 1932 for saavel indgaaende som udgaaende er fastsat til Frcs. 0,075 pr. N.R.T. eller ialt Frcs. 0,15 mod tidligere Frcs. 0,145 pr. N.R.T.

### Schiønnemann som Reder

En tidligere dansk Damper »Kronprins Frederik«, der i en Del Aar under Navnet »Florentine« har gaaet under lettisk Flag med Hjemsted i Riga, er i disse Dage købt af den tidligere Befragter i Firmaet C. K. Hansen, E. Schiønnemann. »Florentine« er bygget 1901 af Skibsreder Alfred Christensen, der den Gang havde eget Værft ved Strandmøllen. I 1910 blev Skibet overtaget af »Pacific«, som i 1928 solgte det til et engelsk Rederi, der lod det sejle under lettisk Flag. Skibet, der laster 2,000 Tons, er i disse Dage overtaget i Manchester, hvor det har været oplagt i over et Aar. Købesummen er 68,000 Kr. Kaptajn H. Egenose skal være Fører af Skibet, der antagelig ved Overtagelsen faar nyt Navn.

### Baltic and International Maritime Conference

Idag afholdes i Oslo Executiv Committee Møde i Baltic and International Maritime Conference.

President W. A. Souler kommer til Stede. Ligeledes d'Herrer Erling, H. Samuelsen, Oslo, Gustaf E. Sandström, Göteborg, Axel Smith, Stockholm, Otto Hillerström, Helsingborg, R. A. Robbert, Willie C. Hansen og T. C. Christensen fra København, W. Bøge, Hamborg, R. Adler, Bremen, Z. W. Dekkers jr., Rotterdam, W. A. Mills, London, Major Dalph H. Salvesen, Grangemouth, Klaus Wiese Hansen, Bergen og Kristoffer Olsen, Oslo.

### »Rex« har Verdensrekord.

Den italienske Luksusdamper »Rex« er ankommet til Gibraltar fra New York efter at have foretaget Overfarten i en Rekordtid af 5 Dage og 7 Timer.

*Teorien om den gunstige eller ugunstige Handelsbalance i alle sine Former er kun en overleveret Overtro. I den primitive Tuskhandel er der ingen Tvivl om, at jo større Indførslen er i Forhold til Udførslen, des fordelagtigere har Handelen været, og det er da ogsaa kun Brugen af Omsætnings- og Vurderingsmidlet Penge, der har forvirret Begreberne. Men til syvende og sidst er al Handel stadig kun et Bytte af Varer mod Varer, og stadig gælder den samme Lov, at Værditilgangen bør være større end Værdifragangen, Indførslen større end Udførslen.*

## PERSONALIA

### 80 Aar

Hv. Baadmand i Sønderho Redningsvæsen paa Fanø Niels J. Anthonisen kan Søndag den 30. Oktober fejre sin 80 Aars Fødselsdag. Han har været ansat i Sønderho Redningsvæsen fra 1. Oktober 1887, da det blev oprettet, til 1. Oktober 1916, til hvilken Tid han fik sin Afsked, grundet paa Aldersgrænsen, og i nævnte Tidsrum har han været med til at redde 83 Personer. Derhos har han fra den tyske Regering som Anerkendelse for udvist Arbejde ved at redde Besætningen fra den tyske Damper »Selej« modtaget den tyske Kroneorden. Han er endnu rask og rørig, og han færdes overalt, er stadig en ungdommelig Mand efter sin Alder, en livsglad og munter Natur, som har mange Venner. Han er en god Fortæller og rel underholdende, naar han gengiver sine Oplevelser.



### Havneafgifter i Antwerpen

Som bekendt besluttede Kommunalbestyrelsen for nogen Tid siden at reducere Havneafgifter med 50 pCt. for de Baade, der anløber Antwerpen udelukkende for Bunkring, under Forudsætning af, at Bunkringen foregik med Byens Flydekraner, og at Skibene ikke lagde til Kajen eller udførte nogen som helst Lastning eller Losning af Varer.

Kommunalbestyrelsen har i et nylig afholdt Møde besluttet, at denne Reduktion ogsaa gælder, naar Skibene lægger til Kaj, ogsaa Petroleumskajen, selv om de ikke benytter Byens Flydekraner, men underforstaaet udelukkende for Bunkring.

Fédération Maritime Antwerpen, som rigtignok sætter Pris paa den Interesse, Kommunen viser i dette Spørgsmaal, mener at maatte insistere paany overfor Myndighederne for at opnaa fuldstændig Ophævelse af Havneafgifter, dersom Skibene anløber Havnen udelukkende for Bunkring. Den fremhæver, at det er ulogisk at forlange Afgift af Skibe, som ikke bliver betjent, men som tværtimod tilfører Forretninger.

### Københavns Havnebroers Aabningstider

Fra den 1. November træder følgende nye Bestemmelser for Broernes Aabningstider i Kraft: Børskanalbroen, Frederiksholmskanalbroen og Nyhavnsbroen aabnes for Passage i Tiden fra 7.30 til 18.00. Aabning finder dog som Regel ikke Sted fra Kl. 12 til 14. Paa Son- og Helligdage aabnes Broerne som Regel ikke og paa Grundlovsdagen kun om Formiddagen. Udenfor de nævnte Aabningstider kan Broerne, naar Forholdene tillader det, aabnes mod Erlæggelse af Ekstrabetaling.

### En Flaskehilsen til Forældrene

Smed Thomsens Baadelag fra Løkken fandt forleden paa Havel, ca. en kvart Mil fra Land, en Flaskepost, hvis Afsender viste sig at være Søn af en af Smed Thomsens Naboer, Arbejdsmand Ingvar Nielsen. Den unge Mand er med en Kutler fra Frederikshavn, der fisker paa Doggerbank. Brevet lyder saaledes:

»Doggerbank, d. 3. Septbr. 1932.

En ung Sømand, 15½ Aar gammel, længes efter Hjemmet og sender derfor en Hilsen til Far og Mor, som bor i Løkken.

Faders Adresse er:

Ingvar Nielsen, Nørregade, Løkken, Vendsyssel — Danmark.

Den, der finder den, bedes sende den til ovenstaaende Adresse og faar 10 Kr. i danske Penge. Alt vell

Kutler »M. P. Mortensen« F. N. 43.

Thorvald.

### Sejlskibene kæmper for Livet

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe kæmper for Tiden paa Livet løs for at værgе hele den Smaaskibsflaade, der har sit Hjemsted paa Sydfyn og i Marstal, og der er nu fra Foreningen tilsendt Regering og Rigsdag et begrundet Andragende om, at der maa blive foretaget noget effektivt, for at hele vor »Sydhavsflaade« ikke skal gaa til Grunde.

### Dækslasten gik overbord

Den danske 4-mastede Skonnert »Helga« har haft haardt Vejr paa Nordsøen og kom i Lørdags til Porsgrund minus Størstedelen af sin Dækslast.

### Sydfyenske Dampskibsselskab og Skibsførerne

Den alm. danske Skibsførerforening meddeler:

Med Sydfyenske Dampskibsselskab er der ført Forhandling om nogle mindre Ændringer i den mellem Selskabet og Skibsførerforeningen løbende Aftale. Forhandlingerne er afsluttet med et tilfredsstillende Resultat.

### Grønlands-Skonnerten »Sælen« forlist

Grønlands Styrelse meddeler:

Et til Grønlands Styrelse fra Landfogden i Nordgrønland Lørdag Aften indløbet Telegram meddeler, at der i Fredags ved Godhavn er modtaget Post fra Upernivik, som oplyser, at Skonnert »Sælen« den 26. September var afgaaet fra sidstnævnte Sted, og at der intet var hørt fra den siden. Skibet var bestemt til Holstensborg for at søge Tilslutning til Motorskibet »Disko«, inden dette Skibs Hjemrejse til Danmark. Vejret har været meget uroligt, og det befrygtes, at der er tilstødt Fartøjet en Ulykke. Men der er Mulighed for, at det paa Grund af Havari har søgt ind til en eller anden ufsides ubeboet Plads,

hvorfra det ikke har været i Stand til at skaffe sig Forbindelse med Omverdenen.

Alle Motorfartøjer ved Kysten er derfor øjeblikkelig sendt ud paa Eftersøgning, ligesom Kystbefolkningen er anmodet om at være opmærksom paa enhver Omstændighed, der kunde give Oplysning om Skibet eller de ombordværende.

Skibet førtes af en dansk Navigator Saugmann med grønlandsk Besætning paa anslaaelig 6 Mand, hjemmehørende ved Upernivik. Som Passagerer medfulgte Kolonibestyrelsen Lembecke-Otto samt dennes Hustru og Datter.

### Islandske Dampskibsplaner

Til Norsk Telegrambyrå meldes fra Reykjavik gennem Islands Telegrambyrå:

Det nystiftede »Reykjaviks Dampskibsselskab«, der som bekendt har købt Sønderfjeldskes Baad »Kong Inge«, som er paa 1,400 T., har en Aktiekapital paa 51,000 Kr. »Kong Inge« bliver omdøbt til »Hekla« og skal straks efter Overtagelsen sættes ind i fast Klipfisk-Transport til Middelhavslandene. Baaden har Plads til 8 Passagerer og er nylig klassificeret.

Det er Hensigten at købe flere Baade, og efterhaanden besørgе Landets Klipfiskeeksport og Saltimport med islandske Skibe. De største Eksportører af Fisk og Importører af Salt staar bag Foretagendet, saa der er sikret »Hekla« tilstrækkelige Fragter til enhver Tid.

### Svendborg Havn

#### Indgaaede Skibe:

Dpsk. »Sabastian« af Bilbao fra Kalundborg med en Restladning af Majs og Byg. M.s. »Anna« af Bremen fra Hadsund med Gødningsskalk. Dpsk. »Valnir« af Tallin ledig fra Rudkøbing. M.s. »Bodil« af Fredericia fra Fredericia med Benzin.

#### Udgaaede Skibe:

M.s. »Kate« af Svendborg til København med Stykgods. Dpsk. »Falken« af Svendborg til København med Stykgods. M.s. »Bodil« af Fredericia til Sønderborg med Benzin. »Elisabeth« af Svendborg ledig til Lybæk, »Erna« af Svendborg til Assens med Majs. Dpsk. »Holland« af København ledig til Danzig. »Valnir« af Tallin ledig til Danzig.

### AARHUS HAVN

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Poseidon* af Amsterdam fra Hamborg med Soyebønner og Stykgods.
- s.s. *Alwine Russ*, af Hamborg fra Hamborg med Soyebønner.
- s.s. *Agnete* af København fra England med Kul.
- s.s. *Elfrida Charlotte Becker* af Altona fra Vejle med Fosfat.
- s.s. *Narild* af Haugesund fra Marseille via Esbjerg med Jordnødkager.
- s.s. *Tilly L. M. Russ* af Hamborg fra Leningrad med Oliekager.
- s.s. *Minsk* af København indladet Kartofler til Middelhavet.
- s.s. *Gotland* af Gøteborg indladet Olie til Middelhavet.
- s.s. *Primula* af Helsingfors indladet Olie og Soyeskraa til Finland.
- s.s. *Pited* af Stockholm indladet Olie til Sverige.
- s.s. *Orian* af Helsingborg fra Sikeå med Trælast.
- m.s. *Java* af København, 5525 Net Ton, fra Østen via Hamborg med Soyebønner.
- s.s. *Bothal* af København fra Danzig med Kul.
- s.s. *Laly* af Oslo fra Archangelsk med Trælast.
- s.s. *Nordfjels* af Lybeck fra Nordenham med Kul.
- m.s. *Hallingdal* af Oslo, 1930 Netto Ton, fra Sortehavet med Hvede og Majs.
- s.s. *Maria* af Gøteborg fra Spanien via Aalborg med Fosfat.
- s.s. *Ebro* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25. 10. 32

LONDON . . . . .	19,22	MADRID . . . . .	48,50
NEWYORK . . . . .	586,00	AMSTERDAM . . . . .	236,35
BERLIN . . . . .	139,60	STOCKHOLM . . . . .	100,70
PARIS . . . . .	23,15	OSLO . . . . .	98,00
ANTWERPEN . . . . .	81,50	HELSINGFORS . . . . .	8,42
ZÜRICH . . . . .	113,30	PRAG . . . . .	17,50
ROM . . . . .	30,15		

## POSITIONSLISTE PR.

25. OKTOBER 1932



## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 19.10.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Leningrad 22.10.  
 m.l. *Aase Mærsk*, afg. Batoum 14.10.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Chefoo 23.10. til Hongkong.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. London 18.10.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Newcastle 4.10.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Messina 26.10. til Palermo.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. La Pallice 23.10.  
 s.s. *Allsund*, Petersen, afg. Georgetown 15.10. til Montreal.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 20.10. til Panama Canal.  
 m.l. *Anna Mærsk*, afg. Philadelphia 14.10.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, ank. Lisbon 20.10.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos 20.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 25.10. til Aarhus.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Soroka 8.10.  
 m.s. *Asia*, Kolls, pass. Point de Galle 22.10. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Asko*, Larsen, ank. Leningrad 13.10.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Melbourne 23.10.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Ushant 22.10. p. R. t. St. Thomas.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn. Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Dakar 17.10.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 24.10.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Boston 18.10.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, pass. Las Palmas 22.10. p. R. t. Bissao  
 s.s. *Birte*, afg. Kbhvn. 21.10. til Umeå.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, ank. Bordeaux 24.10.  
 m.s. *Boringia*, Vøring, afg. Colombo 19.10. til Suez.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Kilia 22.10.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Aarhus 23.10. til Gdynia.  
 s.s. *Brasilien*, afg. Newcastle 19.10.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Danston 22.10.  
 s.s. *Bretland*, Pedersen, afg. Danzig 15.10. til Nantes.  
 s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Assens forv. 28.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Progreso 18.10. til North Plymouth.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 21.10. til Kbhvn.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen forv. 4.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Suez 21.10.  
 m.s. *Christian Holm*, Rasmussen, pass. Bishop Rock 19.10. til Baytown.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Lissabon 22.10. til New York.  
 s.s. *Cimbria*, Clausen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Leningrad 20.10.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Esbjerg 10.10.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 8.10.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Istanbul 21.10. p. R. t. Danmark.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 27.10.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Brahestad 22.10. E.C.U.K.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Methil 16.10.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Ushant 23.10. p. R. t. Genoa.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, ank. Kbhvn. 22.10.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk V. 23.10.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 25.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 29.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 29.10. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Hansen, afg. Leith forv. 25.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Methil 19.10.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Leixoes forv. 27.10. til Gdynia.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. London 24.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Kings Lynn 16.10.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Melilla 12.10.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. St. Thomas 15.10.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Mariupol 17.10.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Ostermoor 3.10.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

m.s. *Energi*, Petersen, afg. Danzig 22.10.  
 m.s. *Erriu*, Topp, afg. Colombo 22.10. til Penang.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Danzig 22.10.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Istanbul 23.10.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Portland 19.10.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, afg. Mayagües 18.10. til Panama Canal.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Bangkok 17.10.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 31.10. til Nakskov.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, pass. Ushant 22.10.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 22.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Fredriksborg*, ank. London 22.10.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, afg. Newcastle 24.10.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen 28.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Pedersen, ank. Leningrad 21.10.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Vejle forv. 29.10. til Elben.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Tranøy 19.10. p. R. t. Manchester.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 8.10.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Danzig 18.10.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Montreal 22.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Meinerz, afg. Hamburg 18.10.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, ank. Portland Or. 17.10.

## H

s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Frederikshavn 24.10. til Leningrad.  
 s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Korsør forv. 28.10.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Kalamata 20.10.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Kaskø 19.10.  
 s.s. *Harald*, afg. Helsingør forv. 29.10. til Danzig.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newc. forv. 31.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Herkules*, Bager, ank. Kbhvn. 17.10.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Garston 19.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Ørbeck, afg. Kbhvn. 26.10. til Aalborg.  
 s.s. *Hjortholm*, Heidede, afg. Liverpool 25.10. til Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Hull 28.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Kingslyn 19.10.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Newcastle 22.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Leningrad 18.10.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Boness 17.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Izmir 24.10.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Glasgow 20.10.  
 s.s. *Island*, afg. Øfjord 25.10. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, ank. Galveston 21.10.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Aalborg 18.10.  
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Rotterdam 16.10.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Danzig 19.10. til Bayonne.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Aarhus 20.10.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Barcelona 14.10.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Leningrad 18.10.  
 s.s. *Jolantha*, Clausen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, afg. Shanghai 19.10. til San Francisco.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 21.10.

## K

m.s. *K. Hay*, Petersen, ank. Warnemünde 20.10.  
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Mantyluoto 22.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 29.10. til Swansea.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 13.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Hansen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Immingham 21.10.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 31.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Hamborg 20.10.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Julianehaab 18.10.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. New York 8.10.  
 s.s. *Lieu Mærsk*, afg. Soroka 14.10.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

**Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.**



s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Gdingen 21.10.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 23.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Grønland 30.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Høllbæk 8.10. til Buenos Aires.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Christensen, afg. Danzig 26.10. til Reval.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Penang 17.10. til Suez.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Kbhvn. 21.10.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.10. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Leningrad 22.10. til Wales.  
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Gibraltar 4.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Leningrad 16.10.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Gdynia 22.10. til Oslo.  
 s.s. *Maryland*, Koster, ank. Buenos Aires 22.10.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Valencia 17.10.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. London 21.10.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca 4.11. til Ceuta.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kotka 22.10. til Antwerpen.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, pass. Brunsbüttel 16.10.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Cardiff 19.10.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Savannah 17.10.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Grimsby 23.10.  
 m.s. *Nordstjernen*, Christensen, ank. Torquay 15.10.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Kbhvn. 23.10.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Antwerpen 13.10.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, afg. Dunston 27.10. til Barcelona.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Danzig 17.10.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Kap Finisterre 23.10.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 11.-0. til Kbhvn.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, afg. San Francisco 10.10. til Panama Canal.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 12.10.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Sydney 20.10.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Kobe (Japan) 20.10.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Leningrad 15.10. til London.  
 s.s. *Pulaski*, Borkowski, afg. Kbhvn. 20.10.

**R**

s.s. *Rhone*, afg. Helsingør 31.10. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Denia 18.10.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Bergen 19.10.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 31.10. til Nakskov.

**S**

s.s. *Saga*, afg. Antwerpen 25.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. New Orleans 18.10.  
 s.s. *Samso*, Olesen, ank. Helsingør 24.10.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Fawley (Engl.) 24.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Oslo forv. 28.10.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Boordeaux forv. 28.10. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Zaandam 19.10.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Los Angeles 19.10.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Marseilles 21.10.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen forv. 2.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 24.10.  
 s.s. *Skjold*, Jønson, afg. Kbhvn. forv. 31.10. til Gdynia.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Kemi 20.10.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 1.11. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Rotterdam 22.10.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Algier 24.10. til Philippeville.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Garston 17.10.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg 27.10. til Aarhus.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 13.10.  
 m.s. *Start*, Olsen, afg. London 16.10.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Methil 22.10.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Manali 29.9.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Leith 12.10. til St. John.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 24.10. til Garston.  
 s.s. *Svava*, Thornung, afg. Kbhvn. forv. 25.10. til Aarhus.  
 s.s. *Sønderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

**T**

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 22.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, ank. Wilmington 21.10.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 31.10. til Helsingør.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga forv. 26.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tjaldur*, Bergstedt, afg. Grimsby 24.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Nemours 25.10. til Oran.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Oslo 21.10.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Leith 20.10. til Barcelona.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 28.10. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Nemours 29.10. til Oran.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Manchester forv. 28.10. til Birkenhead.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 27.10. til Oslo.

**V**

s.s. *Vendia*, ank. Lemvig forv. 30.10.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Burntisland 22.10. til Nakskov.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 19.10.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Puenta Arena 20.10.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Kbhvn. 23.10.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Moss 25.10. til Buenos Aires.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Danzig forv. 25.10. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Mallory*, Jensen, ank. Kbhvn. 22.10.

**Y**

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, afg. Casablanca 18.10.

## POSITIONSLISTE FOR SEJL



## SKIBE PR. 25. OKTOBER 1932

3/m *Sk. Elisabeth*, Grube, ank. Poole 15.10.  
 3/m *Sk. Norden*, Friis, afg. Leningrad 14.10. til Karrebæksminde.  
 3/m *Sk. Zampa*, Hansen, ank. Shoreham 15.10.

Bark *Germaine*, Christensen, ank. Le Havre 16.10.  
 3/m *Sk. Alf*, Jørgensen, ank. Riga 16.10.  
 4/m *Sk. Helga*, Petersen, ank. Porsgrund 23.10.  
 Sk. *Viking*, Hansen, ank. Thursø 20.10.

## 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: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055

**KOMPAGNIET**

Telegr.-Adr.: Mամdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordslarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Enesalg i Danmark: Kay Dyhr, København, Nyhavn 43

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

DE PRIVATE ASSURANDEURER  
LIMITERET.  
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5  
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“  
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 26. Oktober 1932.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

2013. Sverige. Södra Kvarnen. Märketskallen Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 42/2730. Stockholm 1932.)  
Klokketønden *Märketskallen* er atter udlagt paa Station. c. 60° 19' N. 19° 05' E.  
(E. f. S. Nr. 42/1976 1932.)
2014. Sverige. Bottniske Bugt. Agö. Lys- og Fløjtetønden Myran udlagt.  
(U. f. s. Nr. 42/2790. Stockholm 1932.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde *Myran*, der viser hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 7<sup>s</sup>, er udlagt paa 61° 36' 05" N. 17° 28' 46" E., S. for Grunden *Myran*, S. for *Hornsudde*.  
(E. f. S. Nr. 24/1121 1932.)
2015. Rusland. Finske Bugt. Lavansaari Lystønde forandret.  
(N. f. S. Nr. 43/3592. Berlin 1932.)  
*Lavansaari* Lystønde paa c. 60° 08' N. 27° 52' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 277.)
2016. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt Handelshavn. Oplysning om Ledefyr.  
(N. f. S. Nr. 43/3593. Berlin 1932.)  
Ledefyrene til *Kronstadt* Handelshavn lyser nu, som følger:  
Forfyret paa c. 59° 59' N. 29° 44',<sub>9</sub> E., paa Hovedet af W.-Molen ved den lille Handelshavn, viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 2,<sub>2</sub><sup>s</sup>, Lys 1,<sub>1</sub><sup>s</sup>, Mørke 1,<sub>1</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Et 10 m højt, rødt-hvidt-rødt Pælestativ. Fyret er synligt i Pejlinger fra 85° til 94°.  
Bagfyret paa c. 59° 59' N. 29° 45',<sub>8</sub> E., paa Handelshavnens E.-Kaj, viser afvekslende hvidt og rødt Lys. Flammens Højde: 25 m. En 21 m høj, tresidet, afstumpet Træpyramide med en hvid-rød-hvid Diamant. Fyret er synligt i Pejlinger fra 85° til 94°.  
Fyrene overet i Pejling 91°<sub>3</sub> leder gennem *Store Kronstadt Red*.  
(E. f. S. Nr. 50/2664 1931. Kort Nr. 277.)
2017. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Lystønde ved Losseplads inddraget.  
(N. t. M. Nr. 8/20. Riga 1932.)  
Den sorte Lystønde ved Lossepladsen paa c. 57° 05',<sub>5</sub> N. 24° 01',<sub>8</sub> E. er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 22/1039 1932.)

**2018. Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Vinterafmærkning.**

(N. f. S. Nr. 43/3578. Berlin 1932.)

De fire, hvide Spirtønder, der afmærkede Stenbanken ud for *Misdroy* Bro paa c.  $53^{\circ} 56' N.$   $14^{\circ} 27' E.$ , er inddraget. Stenbankens N.-lige Udløber er for Vintermaanederne afmærket med en hvid Spirtønde mærket *Misdroy Seebrücke N.* og forsynet med N.-Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 22/1041 1932.)

**2019. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidigt Sømærke inddraget.**

(N. f. S. Nr. 43/3579. Berlin 1932.)

Den ved S.-Randen af *Zinnowitz Banke* paa c.  $54^{\circ} 05',7 N.$   $13^{\circ} 58',2 E.$  midlertidig udlagte hvide Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/984 1932.)

**2020. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidigt Sømærke inddraget.**

(N. f. S. Nr. 43/3579. Berlin 1932.)

Den tæt N. for en  $3,5$  m Pulle, c. 500 m NE. for *Zinnowitz* Bro, paa c.  $54^{\circ} 05',3 N.$   $13^{\circ} 55',9 E.$  midlertidig udlagte hvide Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/985 1932.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2021. Sverige. Sundet. Hveen NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

En rød Lys- og Fløjtetønde, *Vens nordvästra rev*, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa  $55^{\circ} 55' 06'' N.$   $12^{\circ} 39' 30'' E.$

(E. f. S. Nr. 22/1044 1932. Kort Nr. 248, 210, 278, 211, 280 og C. Danske Lods, Side 259.)

**2022. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolke Barren. Afmærkning forandret.**

De 3 røde Spidstønder, som i den gravede Rende over *Tolke Barren* hidtil har ligget over for de hvide Stumptønder, er permanent inddraget, saaledes at Renden nu er afmærket med 4 røde Spidstønder og 4 hvide Stumptønder.

c.  $54^{\circ} 51\frac{1}{4}' N.$   $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$ 

(E. f. S. Nr. 25/1188 1932. Kort Nr. 316 og 291. Danske Lods, Side 543. Søm.-Fort. Side 82.)

**2023. Danmark. Smaalandsfarvandet. Langø Vrid. Revet W. Sømærke flyttet.**

Halmprikken *Revet W.* paa  $54^{\circ} 57' (57'') N.$   $12^{\circ} 04' (46'') E.$  er flyttet c. 100 m NW. efter til N.-Siden af  $2,5$  m Pullen.

(E. f. S. Nr. 25/1189 1932. Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 531. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 24.)

**2024. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ny Farvand. Skippergrund W. Sømærke flyttet.**

Halmprikken *Skippergrund W.* paa  $54^{\circ} 58' (18'') N.$   $11^{\circ} 57' (44'') E.$  er flyttet c. 180 m N. efter til Grundens N.-Side.

(E. f. S. Nr. 25/1190 1932. Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 531. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 36.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2025. Sverige. Kattegat. Torekov. Fyr flyttes midlertidig.  
 (U. f. s. Nr. 42/2792. Stockholm 1932.)  
 Nedennævnte Fyr vil midlertidig blive flyttet til følgende Pladser:  
*Torekov gröna yttre* til  $56^{\circ} 25' 40''$  N.  $12^{\circ} 37' 38''$  E.  
*Torekov gröna inre* til  $56^{\circ} 25' 38''$  N.  $12^{\circ} 37' 34''$  E.  
 Efter Flytningen er Fyrene overet i Pejling  $222^{\circ}$ , og Afstanden mellem dem bliver 95 m.  
 (E. f. S. Nr. 9.386 1932.)
2026. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib genudlagt.  
 (U. f. s. Nr. 42/2793. Stockholm 1932.)  
 Fyrskibet *Fladen* paa c.  $57^{\circ} 13'$  N.  $11^{\circ} 51'$  E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 19/855 1932.)
2027. Sverige. Kattegat. Vinga-Ungar Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
 (U. f. s. Nr. 42/2794. Stockholm 1932.)  
 Lys- og Fløjtetønden *Vinga-Ungar* paa c.  $57^{\circ} 39'$  N.  $11^{\circ} 35'$  E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 17/738 1932.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2028. Tyskland. Vinterafmærkning.  
 (N. f. S. Nr. 43/3685. Berlin 1932.)  
 Omskiftning fra Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.
2029. Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.  
 (B. a. Z. Nr. 246/2569. 's-Gravenhage 1932.)  
 Den røde og hvide, vandret sribede Lys- og Fløjtetønde „VSM“ paa c.  $53^{\circ} 18',4$  N.  $4^{\circ} 56'$  E., ved Anduvningen til *Stortemelk*, er for Tiden slukket, men vil snarest atter blive tændt.
2030. Holland. Zeegat van Texel. Noorder Haaks Lys- og Fløjtetønde i Uorden.  
 (B. a. Z. Nr. 245/2568. 's-Gravenhage 1932.)  
 Den hvide og sorte, lodret sribede Lys- og Fløjtetønde *Noorder Haaks* paa c.  $53^{\circ} 00'$  N.  $4^{\circ} 35',5$  E. er for Tiden i Uorden.
2031. England. Themsen Anduvning. Barrow Deep Fyrskib genudlagt.  
 (N. t. M. Nr. 1648. London 1932.)  
 Fyrskibet *Barrow Deep* paa c.  $51^{\circ} 42'$  N.  $1^{\circ} 19'$  E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 8/330 1932.)
2032. England. Harwich Havn Anduvning. Undervandshindring fjernet.  
 (N. t. M. Nr. 1659. London 1932.)  
 Undervandshindringen med  $1,2$  m Vand paa c.  $51^{\circ} 57'$  N.  $1^{\circ} 21'$  E.,  $0,3$  Sm  $201^{\circ}$  *Felixstove Pier* Fyr, er fjernet.  
 (E. f. S. Nr. 41/1956 1932.)

### V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2033. Frankrig. Seine Maritime. Caudebecquet Fyr midlertidig i Uorden.  
 (A. a. N. Nr. 42/2124. Paris 1932.)  
*Caudebecquet* Fyr paa c.  $49^{\circ} 31',3$  N.  $0^{\circ} 45',1$  E. viser for Tiden rødt, fast Lys.

**2034. Frankrig. Boulogne. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 42/2125. Paris 1932.)

*Boulogne* Radiofyr paa  $50^{\circ} 43' 56''$  N.  $1^{\circ} 35' 10''$  W. er forandret og er nu, som følger:  
 Bølgelængde: 291 kc (1031 m)  $A_2$  (mod. 846). Signalet er Bogstav B 3 Gange  $10^s$ ,  
 en Række Streger  $30^s$ , Bogstav B 3 Gange  $10^s$ , Pause  $10^s$ . Foranstaaende Signal afgives  
 2 Gange i  $1^m 50^s$  efterfulgt af en Pause paa  $4^m 10^s$ .

Under Taage afgives Signalet hver  $6^m$ , begyndende 2 Min. efter fuldt Klokkeslæt.  
 I klart Vejr udsendes Signalet 1 Gang ved det 2., 8., 32. og 38. Min. af hver Time.

**2035. Frankrig. Ouessant. Roche Nividic Fyr lyser atter normalt.**

(A. a. N. Nr. 41/2095. Paris 1932.)

*Roche Nividic* Fyr paa c.  $48^{\circ} 27'$  N.  $5^{\circ} 09'$  W. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
 (E. f. S. Nr. 37/1767 1932.)

**2036. Frankrig. Ouessant Creach. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 32/1700 og 41/2094. Paris 1932.)

*Ouessant Creach* Radiofyr paa  $48^{\circ} 27' 35''$  N.  $5^{\circ} 07' 47''$  W. er forandret og er nu,  
 som følger:

Bølgelængde: 306 kc (980 m)  $A_1 A_2$  (mod. 1128). Signalet er Bogstav C 3 Gange  
 $10^s$ , en Række Streger  $30^s$ , Bogstav C 3 Gange  $10^s$ , Pause  $10^s$ . Foranstaaende Signal  
 afgives 2 Gange i  $1^m 50^s$  efterfulgt af en Pause paa  $4^m 10^s$ .

Under Taage afgives Signalet, som følger:

a) Paa Type A 1. — Ved det 20., 26., 50. og 56. Minut af hver Time.

b) Paa Type A 2. — Ved det 2., 8., 14., 32., 38. og 44. Minut af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet kun som under a).

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2037. Island N.-Kyst. Hunafði. Seljanes Fyr. Brændetid forandret.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Brændetiden for *Seljanes Fyr* paa c.  $66^{\circ} 04'$  N.  $21^{\circ} 39',8$  W. er forandret til:  
 Fra 1. August til 30. November. Efter denne Tid vil Fyret blive tændt efter An-  
 modning.

(E. f. S. Nr. 41/1958 1932. Kort Nr. 254, 261 og 270. Islandske Lods. Side 114. Fyr-  
 Fort. Nr. 806 B.)

**2038. Frankrig. Douarnenez Bugt. Pointe du Millier Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 34/1783 og 41/2096. Paris 1932.)

*Pointe du Millier* Fyr paa c.  $48^{\circ} 05'$  N.  $4^{\circ} 28'$  W. er forandret og viser nu hvidt,  
 rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $10^s$ , Lys  $6^s$ , Mørke  
 $1^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1^s$ . Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra  $87^{\circ}$  til  $113^{\circ}$ . 4. Grønt i Pejll. fra  $129^{\circ}$  til  $148^{\circ}$ .

2. Rødt i — -  $113^{\circ}$  -  $120^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $148^{\circ}$  -  $253^{\circ}$ .

3. Hvidt i — -  $120^{\circ}$  -  $129^{\circ}$ .

**2039. Frankrig. Belle-Ile. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 32/1701 og 38/1942. Paris 1932.)

*Belle-Ile* Radiofyr paa  $47^{\circ} 18' 40''$  N.  $3^{\circ} 13' 39''$  W. er forandret og er nu,  
 som følger:

Bølgelængde: 288 kc (1042 m)  $A_1 A_2$  (mod. 1425). Signalet er Bogstav B 3 Gange  
 $10^s$ , en Række Streger  $30^s$ , Bogstav B 3 Gange, Pause  $10^s$ . Foranstaaende Signal  
 afgives 2 Gange i  $1^m 50^s$  efterfulgt af en Pause paa  $4^m 10^s$ .

Under Taage afgives Signalet, som følger:

a) Paa Type A 1. — Ved det 0., 24., 30. og 54. Minut af hver Time.

b) Paa Type A 2. — Ved det 6., 12., 18., 36., 42. og 48. Min. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet kun som under a).



2040. Frankrig. Saint-Nazaire. Banc du Mindin Lystønde flyttet.  
(A. a. N. Nr. 39/2008. Paris 1932.)  
Lystønden *Banc du Mindin* er flyttet 300 m SW. efter og ligger nu paa 47° 15' 39" N. 8° 12' 03" W.
2041. Frankrig. Gironde Munding. Ledefyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1645. London 1932.)  
Nedennævnte Ledefyr er tændt:  
Bagfyr paa Radiobaaken 1,<sub>18</sub> Sm 161° fra *Palmyre* gamle Fyr. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 41 m. Synsvidde: 15 Sm. Forfyr paa en Træbaake med en sort- og hvidmalet Firkant som Topbetegnelse paa c. 45° 40' N. 1° 08' W., 0,<sub>34</sub> Sm 270° fra Bagfyret. Hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 13 Sm.  
Fyrene er overet i Pejling 90°. — Bagfyret er synligt i Pejlinger mellem 86° og 94°. (E. f. S. Nr. 43/2087 1930.)
2042. Afrika W.-Kyst. Liberia. Monrovia. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1655. London 1932.)  
Den røde Lysvinkel i Fyret paa Kap *Mesurado* paa c. 6° 19' N. 10° 49' W. er permanent nedlagt.
2043. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Cabo San Juan Fyr slukket. Midlertidigt Fyr tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 42/1081. San Fernando 1932.)  
*Cabo San Juan* Fyr paa c. 1° 10',<sub>2</sub> N. 9° 21',<sub>3</sub> E. er slukket og til Erstatning er midlertidigt tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink, 10 Blink pr. Min. (E. f. S. Nr. 30/1453 1932.)
2044. Nova Scotia. Fundy Bugt. Lurche Shoal Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.  
(N. t. M. Nr. 41/2836. Washington 1932.)  
Undervandsklokken i Fyrskibet *Lurche Shoal* paa c. 43° 48' N. 66° 32' W. er fjernet.
2045. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Sandy Hook Point udvidet sig.  
(N. t. M. Nr. 41/2841 Washington 1932.)  
*Sandy Hook Point* har udvidet sig N. efter, saaledes at det N.-ligste Punkt ligger c. 500 m 15° fra *Sandy Hook Point* Fyr. Fra dette Punkt drejer Kystlinien skarpt mod SW. og E. efter i Pejling 102°. Hvis det grunde Vand i Nærheden af Pynten er kommet i Forbindelse med Kystlinien, er det sandsynligt, at 5,<sub>4</sub> m Kurven ligger tæt ved *Main Channel* Ledelinie. Stedet vil blive nærmere undersøgt.  
*Sandy Hook Point* Fyr: c. 40° 28' N. 74° 01' W.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2046. Mexiko. Delgada Point. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 1673 London 1932.)  
*Delgada Point* Fyr paa c. 19° 48' N. 96° 27' W. er atter tændt.
2047. Cuba N.-Kyst. Cardenas Bugt. Bajo Palas. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 41/2851. Washington 1932.)  
Mindste Dybde paa *Bajo Palas* er nu 3,<sub>9</sub> m. c. 23° 17' N. 81° 04' W.
2048. Cuba N.-Kyst. Paredon Grande Fyr lyser uregelmæssigt.  
(N. t. M. Nr. 1673. London 1932.)  
*Paredon Grande* Fyr paa c. 22° 29' N. 78° 10' W. lyser for Tiden uregelmæssigt.

**2049. Porto Rico E.-Kyst. Culebrita Island Fyr ødelagt.**

(N. t. M. Nr. 41/2852. Washington 1932.)

*Culebrita Island* Fyr paa 18° 18' (56") N. 65° 13' (40") W. er ødelagt. I't midlertidigt Fyr vil snarest blive tændt.**2050. Trinidad. Fortin Point. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1657. London 1932.)

Det røde Blinkfyr paa c. 10° 12' N. 61° 43' W. er nedlagt og Fyrbaaken fjernet.

**2051. Brasilien. Pedras Point. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1651. London 1932.)

*Pedras Point* Fyr paa c. 7° 38' S. 34° 49' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Synsvidden er foreget fra 15 til 18 Sm.**2052. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 40/2784. Washington 1932.)

1. Flammens Højde i *Castelhanos Point* Fyr er 119 m. c. 23° 10' S. 44° 06' W.
2. Flammens Højde i *Pao a Pino Island* Fyr er 24 m. Synsvidde: 12 Sm. c. 23° 06' S. 44° 07' W.
3. Flammens Højde i *Itaquatiba (Tacuatiba) Islet* Fyr er 44 m. Fyret er anbragt paa en sort Jernstøtte. c. 23° 04' S. 44° 15' W.
4. Flammens Højde i *Saracura Island* Fyr er 16 m. c. 23° 03' S. 44° 16' W.
5. Flammens Højde i *Lage Preta (Preta Rock)* Fyr er 11 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret er anbragt paa en sort Jernstøtte. c. 23° 03' S. 44° 18' W.
6. Flammens Højde i *Lage dos Homens (Homen Rocks)* Fyr er 7 m. c. 23° 02' S. 44° 18' W.
7. *Lage Branca (Branca Islet)* Fyr viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 7,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm. c. 23° 08' S. 44° 21' W.
8. Flammens Højde i *Rapada Island* Fyr er 54 m. Synsvidde: 7 Sm. c. 23° 09' S. 44° 39' W.
9. Flammens Højde i *Cape Joatinga* Fyr er 175 m. Fyret er anbragt paa en 10 m høj Jerntræværksbaake. c. 23° 17' S. 44° 30' W.  
(E. f. S. Nr. 48/2583 1931.)

**2053. Uruguay. Cabo del Polonio. Radiostation og Radiofyr oprettes.**

(N. t. M. Nr. 1555. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes ved *Cabo del Polonio* Fyr paa c. 34° 24' S. 53° 48' W.:

1. En Radiostation. Kaldesignal: CWS. Bølgelængde: 491,8 kc (610 m).
2. Et Radiofyr. Bølgelængde: 285,7 kc (1050 m). Signalet vil blive afgivet i 4<sup>m</sup>. 50<sup>s</sup>. hver 10<sup>m</sup>, som følger: Bogstav P 3 Gange 10<sup>s</sup>, 18 Streger 30<sup>s</sup>, Bogstav P 3 Gange 10<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>. — Forannævnte Signal 5 Gange i 4<sup>m</sup>. 50<sup>s</sup>. efterfulgt af en Pause paa 5<sup>m</sup>. 10<sup>s</sup>.

**2054. Rio de la Plata. Isla de Lobos. Radiofyr oprettes.**

(N. t. M. Nr. 1627. London 1932.)

Ved *Isla de Lobos* Fyr paa c. 35° 02' S. 54° 53' W. oprettes i Løbet af den nærmeste Tid et Radiofyr. Bølgelængde: 300 kc (1000 m). Type A 2. Signalet er, som følger: Bogstav L 3 Gange 10<sup>s</sup>, 18 Streger 30<sup>s</sup>, Bogstav L 3 Gange 10<sup>s</sup>, Pause 10<sup>s</sup>. Foranstaaende Signal afgives 5 Gange i 4<sup>m</sup>. 50<sup>s</sup>. efterfulgt af en Pause paa 5<sup>m</sup>. 10<sup>s</sup>.Under Taage afgives Signalet hver 10<sup>m</sup>, begyndende 5 Min. efter fuldt Klokkelæt.

I klart Vejr udsendes Signalet 1 Gang hver Time ved det 35. Minut efter fuldt Klokkelæt. (G. M. T.).

**2055. Chile. Patagonien. English Narrows. Liberta Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1658. London 1932.)

En Grund med 10,1 m Vand er fundet paa c. 48° 55' S. 74° 22' W., 1,32 Sm 276½° fra *Toro Rock* Baake.

2056. **Equador. La Plata Island Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1653. London 1932.)  
*La Plata Island Fyr* paa c.  $1^{\circ} 16' S.$   $81^{\circ} 05' W.$  har nu kun en Synsvidde paa 9 Sm. Fyret er ubevogtet.
2057. **Equador. Cape Pasado Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1653. London 1932.)  
*Cape Pasado Fyr* paa c.  $0^{\circ} 22' S.$   $80^{\circ} 29' W.$  har nu kun en Synsvidde paa 9 Sm. Fyret er ubevogtet.
2058. **Equador. Galera Point Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1653. London 1932.)  
*Galera Point Fyr* paa c.  $0^{\circ} 50' N.$   $80^{\circ} 05' W.$  har en Synsvidde paa 9 Sm. Fyret er ubevogtet.
2059. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Lime Point Fyr. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 41/2858. Washington 1932.)  
Taagesignalet ved *Lime Point Fyr* paa c.  $37^{\circ} 50' N.$   $122^{\circ} 29' W.$  er nu Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2060. **Korsika S.-Kyst. Lavezzi Skær. Fyr lyser uregelmæssigt.**  
(A. a. N. Nr. 41/2091. Paris 1932.)  
*Lavezzi Skær Fyr* paa c.  $41^{\circ} 19',_6 N.$   $9^{\circ} 15',_3 E.$  lyser for Tiden uregelmæssigt.
2061. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Palmaiola. Midlertidigt Fyr tændes.**  
(A. a. N. Nr. 212/520. Genua 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid slukkes *Isola Palmaiola Fyr* paa c.  $42^{\circ} 52' N.$   $10^{\circ} 29' E.$  og erstattes midlertidigt af et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Synsvidde: 14 Sm. Det midlertidige Fyr vil være formørket i en temmelig stor Vinkel imod *Piombino*.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2062. **Afrika S.-Kyst. Mossel Bugt. Cape St. Blaize Fyr. Oplysning om Taagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 12. Johannesburg 1932.)  
Taagesignalet ved *Cape St. Blaize Fyr* paa c.  $34^{\circ} 11' N.$   $22^{\circ} 09' E.$  afgives nu uafbrudt under Taage.
2063. **Malacca Stræde. Penang Havn Anduvning. Pulo Rimau. Fyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 1662. London 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Pulo Rimau Fyr* paa c.  $5^{\circ} 15' N.$   $100^{\circ} 17' E.$  blive forandret saaledes, at det lyser, som følger:  
1. Rødt i Pej. fra  $208^{\circ}$  til  $215^{\circ}$ .      3. Rødt i Pej. fra  $219^{\circ}$  til  $22^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — -  $215^{\circ}$  -  $219^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2064. **Kina. Liau Tung Bugt. Skær og Vrag findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1652. London 1932.)  
1. Skæret med under  $1,8$  m Vand, der var rapporteret at ligge paa  $39^{\circ} 48' 33'' N.$   $121^{\circ} 25' 18'' E.$ , findes ikke.  
2. Vraget, der var rapporteret at ligge sunket paa  $39^{\circ} 24' 30'' N.$   $120^{\circ} 56' 00'' E.$ , findes ikke.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2065. Danmark. Sletterhage. Nakkehoved. Anholt Knob. Radiofyr. Oplysning om Radiofyr.**

*Sletterhage* Radiofyr paa c. 56° 06' N. 10° 31' E., *Nakkehoved* Radiofyr paa c. 56° 07' N. 12° 21' E. og *Anholt Knob* Radiofyr paa c. 56° 46' N. 11° 52' E. er midlertidig samlet i en Radiofyrgruppe med samme Bølgelængde, nemlig 1020 m (294 kp/s). Radiofyrgruppen vil blive ændret, naar *Østre Flak* Radiofyr og *Læso Trindel* Radiofyr indgaar i Gruppeordningen.

De tre førstnævnte Radiofyr har følgende Tonhøjder: *Sletterhage* 670, *Nakkehoved* 335 og *Anholt Knob* 1005 Svingninger pr. Sek.

Radiofyrenes Signaler afgives i følgende Orden: *Anholt Knob*, *Sletterhage* og *Nakkehoved*.

Hvert Radiofyr afgiver sit Signal i 2 Minutter hvert 6. Minut saaledes:

*Anholt Knob* sender Kl. 0000—Kl. 0002, Pause Kl. 0002—Kl. 0006,  
*Sletterhage* — - 0002 - - 0004, — - 0004— - 0008,  
*Nakkehoved* — - 0004— - 0006, — - 0006— - 0010 o. s. v.

Karaktererne for Radiofyrene er:

*Anholt Knob*: Kendingssignalet AK 2 Gange efterfulgt af Pejlsignalet, som er 13 Streger af 2,5 Sek. Varighed med indbyrdes Mellemrum af 0,5 Sek. Varighed.

*Sletterhage*: Kendingssignalet SL 2 Gange efterfulgt af Pejlsignalet, som er 7 Streger af 4,5 Sek. Varighed med indbyrdes Mellemrum af 1,25 Sek. Varighed, hvori der gives en Prik af 0,25 Sek. Varighed.

*Nakkehoved*: Kendingssignalet NA 2 Gange efterfulgt af Pejlsignalet, som er 7 Streger af 4,5 Sek. Varighed med indbyrdes Mellemrum af 1,75 Sek. Varighed, hvori der gives 2 Prikker hver af 0,25 Sek. Varighed.

Ovenstaaende Ordning fastsættes kun som midlertidig.

Signaler afgives, som følger:

Under Taage eller usigtbart Vejr (Sigtbarhed 4 Sm eller derunder): Kontinuerlig Drift, d. v. s. de enkelte Radiofyr sender vedvarende Signaler hver 6. Minut (efter ovennævnte Regler).

I klart Vejr sendes Signalerne hver Time saaledes:

Nr. 1 (*Anholt Knob*): Fra 0. til 2. Min. og 6. til 8. Min.

Nr. 2 (*Sletterhage*): — 2. - 4. — - 8. - 10. —

Nr. 3 (*Nakkehoved*): — 4. - 6. — - 10. - 12. —

Ovennævnte Tider for Klartvejsudsendelser træder i Kraft den 1. November d. A.

Kl. 1200.

(E. f. S. Nr. 14/620, 15/666, 19/887 og 25/1224 1932. Danske Lods, Side 156, 212 og 247. Fyr-Fort. Nr. 106, 160 og 222.)

**2066. Rusland. Signaler fra Kystbevogtningsfartøj.**

(U. f. s. Nr. 35/2332. Stockholm 1932.)

Signal om at stoppe afgives af Kystbevogtningsfartøjer, som følger:

Om Dagen: Det internationale Signal MN.

Om Natten: To grønne Lanterner lodret for hinanden over Toplanterner.

Fartøjer, hvortil afgives Signal, skal stoppe og maa ikke fortsætte Rejsen, førend Tilladelse er givet.

**Tillæg.****I. Østersøen.****2067. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Räfsö. Kajakari. Baake ødelagt.**

(U. f. s. Nr. 29/756. Helsingfors 1932.)

*Kajakari* Baake paa 61° 36' 50" N. 21° 21' 54" E. er ødelagt. Baaken vil blive genopført.

**2068. Finland. Finske Bugt. Boistö. Lövörevet Lystønde inddraget.**

(U. f. s. Nr. 29/755. Helsingfors 1932.)

Lystønden *Lövörevet* paa c. 60° 20' N. 26° 31' E. er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 41/1932 1932.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK EULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON · LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} »Lambrose
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEGØN      OVERGADEN N. V. 9  
OG STRANDGADE      OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG  
INDTIL 150.000 I. H. K.

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT      KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28    TLF. C. 10036    KØBENHAVN K.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

# Owners' &

# Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amallegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRF

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

— Naval &amp; Mercantile Outfitters —

"SILVERVARER" giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

## SILVER'S

en gros og en detail

Ekiperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. »HACKLINS» Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning

Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ &amp; MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## ADOLF LAHTI

Uleåborg &amp; Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG

Coder: Boe, Scott's 1906, Watkin's 1904, Baltic Code, Zebra (3)  
Seedienschlüssel, Owners' & Captains' Code

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
Independent Stevedores



Members of The Association of Finnish Stevedores.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 45

FREDAG 4. NOVEMBER 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbåde  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskub  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

De danske Assurandørers Sø-  
VÆRNETING FOR forsikringsgruppe havde haft  
KOLLISIONSAGER den gode Ide at indbyde en  
Række af Skibsfartens Mænd  
til at deltage i et Diskussionsmøde i Fredags om Øn-  
skeligheden af en international Konvention om  
Værneting i internationale Kollisionssager med den  
anseede svenske Assurandør, Direktør E. Lange fra Gö-  
teborg som Indleder. Direktør Lange er som bekendt  
et fremtrædende Medlem af Comité Maritime Inter-  
nationale, som den 19. November vil behandle dette  
Problem, hvorom Sammenslutningen i et Rundspørge  
havde afæsket forskellige nationale Afdelinger deres  
Mening. En Række af disse Afdelinger havde ikke  
taget Stilling til Spørgsmaalet, vel sagtens ud fra sam-  
me Synspunkt, som prægede det norske Svar: at man  
foretrak at vente med at svare, indtil et Referat fore-  
laa om det ovenfor omtalte Møde i Antwerpen den  
19. November.

Direktør Lange karakteriserede de øjeblikkelige For-  
hold som utilfredsstillende baade for Assurandører og  
Redere, og baade han og de i Diskussionen deltagende  
Redere og Jurister synes at være enige om, at det  
var i høj Grad ønskeligt, at alle Sager, der opstod paa  
Grundlag af een Kollision, skulde afgøres foran sam-  
me Domstol.

Der eksisterer vel nok en Art uskrevet Lov mellem  
Assurandører, at de saa vidt mulig vælger det samme  
Værneting som Kasko-Assurandøren. Men Verden er  
efter Krigen blevet velsignet med flere nye Skibsfarts-  
nationer, og mange Redere og Assurandører er næppe  
overbegejstrede for at skulle benytte en med Søfarts-  
sager helt ukendt Ret, og vilde foretrække, at Kollis-  
sionssager blev behandlet af Domstole, hvis Erfaring  
og Retfærdssans de fuldt ud kunde have Tillid til.  
Meget smigrende for Danmark fremhævede Direktør  
E. Lange, at overalt i Verden nød den danske Sø-  
og Handelsret og den tilsvarende engelske Domstol  
en ubegrænset Tillid i saa Henseende.

Medens Direktør Lange mente, at det var rimeligt,  
at Kollisionssager behandledes af Retten i den Sag-  
søgte Land, vilde Højesteretssagfører Gelting mene,  
at Domstolen i Sagsøgerens Land var det rette Forum.  
Men Definitionen mellem Sagsøger og Sagsøgte er og-  
saa vanskelig at trække, da i mange Tilfælde begge  
Parter i en Kollisionssag er Sagsøger. I denne For-  
bindelse kan man maaske minde om, at i Baden-Baden  
i Aar ved Verband's aarlige Generalforsamling vedtog  
man en Resolution om at begrænse Værnetingene for  
en Kollisionssag til Sagsøgerens og den Sagsøgte  
Lande, en Resolution, der dog begrænser Domstols-  
Mulighederne noget.

Et meget interessant Forslag blev fremsat af Gene-  
ralkonsul Johan Hansen. Hvorfor ikke skabe en in-  
ternational Domstol, for Eks. i Hague, til at behandle  
alle Kollisionssager af nogen Betydning, spurgte Ge-  
neralkonsulen. Tanken ligger snublende nær, er i  
Virkeligheden Kolumbus' Æg paa en anden Maade.  
Kun vilde en saadan international Domstol, selv om

den skabes for Assurandørernes og Redernes Penge, antagelig blive dyrere end for Eks. vor fortræffelige Sø- og Handelsret. Naar en Domstol bliver international, bliver Lønninger og Salærer uvilkaarligt dyrere end de nationales.

#### SPARSOMMELIGHED ER EN SØMANDSDYD

I sin nylig udkomne Bog »Sjøliv og Sjømenn« skriver den norske Sømandspræst Sv. Norborg, at norske Søfolk har gennem Sømandskirken i New York i de sidste ti Aar sendt ikke mindre end 16,2 Millioner Kr. hjem til Slægt og Venner eller Banker i Norge. I samme Tidsrum modtog Kirken til Opbevaring for Sømændene ikke mindre end 19 Millioner Kroner.

Danske Sømænd har et lignende Arrangement med Udenrigsministeriet, at de kan sende Penge til Slægt og Venner gennem Konsulaterne. Det er slet ikke smaa Beløb, der i Aarenes Løb er blevet sendt hjem ad den Vej. Paa Forespørgsel oplyser Kontorchef P. O. Treschow i Udenrigsministeriet, at i Ti-Aars-Perioden 1921/30 sendte danske Sømænd gennem Konsulaterne alt i alt 953,028 Kroner. Dette Beløb er jo saa meget mindre end de, som de norske Sømænd hjemsender gennem Sømandskirken. Men først og fremmest har Norge jo langt flere Sømænd ude i Ver-

#### LAVREKORDEN FORBEDRES

Denne Uge har Dansk Dampskibsrederiforeningens Medlemmer 2 færre Skibe oplagt end forrige Uge, svarende til en Nedgang i Bruttonagen af c. 12,000 Bruttotons eller c. 18,000 Dødvægttons. Dette er Lavrekorden for 1932. Men Oplægningerne er alvorlige nok: 68 Skibe repræsenterende 176,988 Brutto- eller 271,668 Dødvægt-Tons.

den end Danmark; dernæst sender danske Sømænd meget store Beløb hjem uden Konsulaternes Hjælp.

For Danmarks Vedkommende traadte Aftalen med Konsulaterne i Kraft 1921, og dette Aar sidder inde med Rekorden: 244,570 Kroner. I 1922 gik Hjemsendelses-Beløbet ned til 63,722 Kroner for det paafølgende Aar at stige til 127,464 Kroner. I 1924 var det igen godt og vel 127,000 Kroner; i 1925 sank det til 99,243 Kroner. 1926 var Lavrekord-Aaret; i dette sendte Sømændene kun 47,879 Kroner hjem gennem Konsulatet. I 1927 steg Beløbet til 63,700 Kroner. I 1928 var det 51,278 og i 1929 67,573 Kroner. I 1930 hjemsendtes 66,593 Kroner.

## STOR STATSSTØTTE TIL ITALIENSK REDERI

»Gazzetta Ufficiale« for 4. ds. offentliggør en under 28. Juni d. A. indgaaet ny Overenskomst mellem den italienske Stat og Skibsselskabet »Tirrenia« (Forenede Flaader »Florio Citra«), hvis Sammenslutning — som det vil erindres — fandt Sted afvige Februar paa Regeringens Initiativ.

Ved den nye Overenskomst ophører alle tidligere indgaaede Overenskomster med de to gamle Selskaber »Florio« og »Citra« (Compagnia Italiana Transatlantica).

Nedenfor hidsættes et kort Uddrag af de vigtigste Bestemmelser i den nye Overenskomst:

Statens aarlige Bidrag for Udøvelsen af Selskabets subventionerede Linier skal udgøre Lit. 78,575,000.—. Subventionen skal underkastes Revision hver tredje Aar under Hensyntagen til Prisforandringerne paa Brændselstoffer. I dette Øjemed vil der blive lagt til Grund et Gennemsnitsforbrug af Kul pr. Aar paa 45,000 Ton til en Basispris af Lit. 140.— pr. Ton (Cif Genova la. Cardiff) — af raa Nafta (Fuel oil) paa 22,000 Ton til en Basispris af Lit. 190.— pr. Ton (fob. Genova) og af raffineret Nafta (Diesel oil) 26,000 Ton til en Basispris af Lit. 240.— pr. Ton (fob. Genova).

Revisionen vil imidlertid kun finde Sted, naar Gennemsnitspriserne paa Kul eller Nafta sammenlignet med den foregaaende Trearsperiode er sunket eller steget med mindst 15 pCt. over de forannævnte Basispriser.

Subventionen bliver udbetalt efterskudsvis i maanedlige Rater og skal ikke overstige 19/20. Restbeløbet opgøres først efter at Kontrol har fundet Sted m. H. t. Overholdelsen af Selskabets Forpligtelser.

Overenskomsten har en Varighed fra 16. April 1932 til 31. December 1946 og fornyes automatisk for et Aar ad Gangen medmindre den bliver opsagt af en af Parterne.

Overenskomsten bestemmer desuden, at mindst 60 pCt. af Selskabets Aktiekapital skal indehaves af italienske Borgere eller italienske Selskaber og at Kommunikationsministeren til enhver Tid skal have Adgang til at kræve, at de Aktier, som udgør den ovennævnte Majoritet paa 60 pCt., skal være udstedt paa Navn.

Ved Overenskomstens Udløb er Staten berettiget til at overtage helt eller delvis den Del af Selskabets Flaade, som er subventioneret for eventuelt at overdrage Udførelsen af de subventionerede Linjer til et eller flere andre Selskaber.

Prisen paa Skibene skal fastsættes af et dertil opnævnt Skøn (Eksportkollegium), bestaaende af 5 Medlemmer, hvis Afgørelse er inappelen.

Stutelig er Selskabet »Tirrenia« blevet bemyndiget til at oplage et Laan hos »Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche« paa Lit. 25,000,000.—. Amortisationen af dette Beløb skal ske inden Overenskomstens Udløb og betales afdragsvis med en Del af Subventionen.

## SUEZKANAL AFGIFTER

Danske Rederes Retsværn henleder Opmærksomheden paa, at det, forinden Passering af Suezkanalen finder Sted, er af stor Vigtighed for Skibsførerne, at de nøjsætter sig ind i Suezkanal-Myndighedernes Skibsregulativer. Gennem længere Tid har vi haft til Behandling en Sag for et Skib, hvis Fører ikke tidligere havde passeret gennem Suezkanalen. Skibet blev debiteret med en ekstra Afgift paa ikke mindre end £55.0.0, fordi Bunkerolien var fordelt over alle Tankene i Stedet for at være samlet i to Tanke. Kanalkompagniet mente sig derfor berettiget til i Henhold til Regulativet at betragte Olien som Ladning, og Afgiften beregnedes derfor overensstemmende hermed. Endvidere havde Skibet ved

Ankomsten til Suezkanalen en Del Ladning i Rum, der normalt ikke kommer ind under Skibets »cargo space«, og Kaptajnen blev derfor gjort bekendt med, hvilke Følger dette vilde faa for Skibet ved Udmaalingen af Tonnageafgiften, og dette ikke alene for den paagældende Rejse, men for bestandig, saaledes som »Rules of Navigation« for Suezkanalen bestemmer. Kaptajnen sørgede i heromhandlede Tilfælde for, at Ladningen blev stuvet om, saaledes at forøget Tonnageafgift blev undgaaet. Kanalkompagniet opretholdt imidlertid Kravet om ekstra Afgift for Bunkerolien, og det har derfor været nødvendigt gennem Foreningens Repræsentant i Paris at optage Forhandlinger med Suezkanal-Myndighedernes Hovedkontor. Efter lang Tids Forløb og Forhandling frem og tilbage er Kanalkompagniet sluttelig indgaaet paa at ændre den foretagne Afgiftsberegning, saaledes at den nævnte Merafgift bliver refunderet. Kanalkompagniet hævder imidlertid, at det foreliggende Tilfælde i Virkeligheden er en Principssag, og at Kanalkompagniet ikke for Fremtiden vil indgaa paa nogen Reducering af de beregnede Afgifter. Naar man i nærværende Tilfælde alligevel har fundet sig foranlediget til at revidere Afgiftsberegningen, er det, fordi man ønsker baade at imødekomme det danske Rederi og ogsaa gennem vor Forening ønsker at gøre samtlige danske Redere bekendt med den fremtidige Stilling i lignende Spørgsmaal. Man henstiller derfor til Dem at instruere Deres Kapltajner i Overensstemmelse med det her fremholdte.

#### FREEDOM OF THE SEAS

i den Forstand, at Skibsrederne frit kan udøve deres Kald efter regelrette kommercielle Principper eksisterer ikke mere. Allevegne møder de Forhindringer som Handelsrestriktioner eller statsunderstøttet Skibsfart, som gradvis tvinger Rederierhvervet ud af den almindelige Forretnings-Konkurrence. Lord Essendon.



## “CONFERENCEN”S EKSEKUTIVMØDE I OSLO OPHUGNINGSPLANEN ER VEDBLIVENDE FAVORIT

Næste Aars Generalforsamling i København

Styrelsen for Baltic and International Maritime Conference holdt i Fredags Møde i Oslo. Blandt de vigtigste Sager, som var Genstand for Drøftelse, var de meget omtalte Planer om Ophugning af Tonnage. Der vedtoges følgende Resolution:

Paa Mødet af Styret, hvori deltog britiske, danske, norske, svenske og tyske Skibsredere, konstaterede man med Tilfredshed, at Storbritanniens Rederforbund har besluttet at foretage en yderligere Undersøgelse af Spørgsmaalet om at tilvejebringe en Ophugningsplan med det Formaal at skabe bedre Formaal mellem Tilbud og Efterspørgsel af Tonnage paa det internationale Fragtmarked. Styret udtaler Haab om, at Undersøgelsen maa blive afsluttet saa snart

som muligt, da en gunstig Afgørelse af Sagen fra de britiske Rederes Side forventes at ville fore til en begejstret Tilslutning til Arbejdet fra de ledende Søfartsnationer paa Kontinentet.

Ligeledes drøftede man Sovjets Befragtningsvilkær. Den langsomme Afgørelse af Processer i maritime Spørgsmaal i visse Lande, Spørgsmaal i Forbindelse med det polske Kul- og Bunkertrade, Bugsering i visse Havne og daarlige Betingelser for Lastning af Kul- og Koksladninger i engelske Havne.

Paa Mødet blev der desuden redegjort for Certeparti-arbejde. Det blev vedtaget at anbefale Afholdelse af Generalforsamling i København næste Aar.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 1. November 1932.

DE FLESTE OVERSØISKE MARKEDER ER FREMDELES MERE ELLER MINDRE UVIRKSOMME MED MEGET SVAGE RATER OG DET KAN VIST IKKE FORHINDRES, AT MANGE REDERE, SOM HAR SENDT TONNAGE UD PAA SPEKULATION F. EKS. TIL LA PLATA, KOMMER UD FOR ALVORLIGE VANSKELIGHEDER.

Ikke alene bliver det et Spørgsmaal om Rate, men vel saa meget, om der i det hele taget kan faas en Last paa Kølen, og Oplægning i River Plate bliver altid kostbart. De, som har taget Chancen med Montreal, er lige saa daarligt stillet, og en Ballastrejse over til Pacific eller til et eller andet Marked — hvor saa dette Marked findes — maa uvægerlig give et miserabelt Resultat. I de aller sidste Dage af sidste Uge var der noget mere Efterspørgsel, især fra La Plata, og delvis fra Donau, Østen og Pacific, men Forespørgsler ender ikke altid i Forretning og det er meget vanskeligt at placere Tonnagen, selv om Rederne vilde være villige til at acceptere hvad som helst, saa at sige. De øjeblikkelige slette Udsigter i det hjemgaaende La Plata Marked har presset Raten for Kul noget i Vejret, men det siger sig selv, at hverken 6d. eller 1/- extra kan gøre Udslaget. Trælastmarkedet, hvor den mindre Tonnage fortrinsvis kan placeres, har en noget lysere Kulør og heldigvis er allerede et stort Antal mindre Baade sluttet for de første 2/3 Maaneder i Frugtfarten paa Spanien og Jaffa, og Jordnødder maa ogsaa lægge Beslag paa en anselig Flaade. Kulmarkedet i de hjemlige Farvande arbejder meget tungt til Trods for ret store Indkøb og ud til Middelhavet gaar det mere end trægt i enhver Henseende.

### TRÆLASTMARKEDET

Noteringerne ligger paa et noget højere Niveau, hvilket delvis er en Følge af Aarstiden, men de hidtil opnaaede Rater er alligevel ikke noget at prale med. Ekspedition, Indtagende og selve Rejsen spiller jo en uendelig stor Rolle nu om Efteraaret, og der skal mange Shillings ekstra Fragt til for at være paa den sikre Side; imidlertid er det selvfølgelig glædeligt, at dette Marked gaar frem og at der er en nogenlunde jævn Efterspørgsel for DBB saa vel som for Props, Pulpwood, Træmasse o.s.v. og Markedet rummer Udviklingsmuligheder, som maaske kan udnyttes for den korte Tid, der er tilbage af denne jammerlige Sæson. Blandt de seneste Afslutninger bemærkes:

600 Std. Gefle og 3 Sundsvall/Rouen 39/- 40/-; 975 Std. Skellefteå & Ørnskölvik/London 36/-; 1,000 Std. Trångsund/London 29/6d.; 800 Std. Pateniemi & Toppila/London 37/6; 450 Std. Nyhamn & Bollsta/Calais 38/-; 675 Std. Kotka/Trångsund & Bjørkø/St. Nazaire 180 Frcs.; 600 Std. Umeå/Boulogne 160 Frcs.; 725 Std. Raumo & Walkom/Paimboeuf 177½/2 Frcs.; 850 Fv.

Yxpila & Kasko/Tyne 34/-; 1,300 Fv. Yxpila/Antwerpen 28/6d.

Noteringer: 680 Std. Hernösand/Zaandam 16 Hfl.; 775 Std. Trångsund/Amsterdam 15/15½ Hfl.; 560 Std. Trångsund/Kotka/Cardiff 36/6 38/-.

Leningrad har en ganske fyldig Ordreliste — ind- og udgaaende — og anstændige Rater burde kunne paaregnes.

Canada noterer gennemgaaende 57/6d. for 7/850 Std. Baade til W.B.E.I.

### KUL, KOKS etc.

Til Baltic/Danmark noteres og accepteres uforandrede, d.v.s. meget lidt tilfredsstillende, Rater. De mange Forespørgsler til Irland, for Lastning hovedsagelig i Danzig og Rotterdam, giver Tonnagen en ekstra Chance, og Raterne kan godt staa Maal med, hvad der bydes i andre Retninger. Tyne/Aarhus har faaet en 4,600 T. til 4/3, Mariager 2,000 T. 5/-, Immingham/Odense 2,200 T. 4/6d., Boston/Aarhus 2,000 T. 4/7½, Grimsby/Randers 1,200 Koks 8/6, Sunderland/Thisted 880 Tons Kul 6/10½, Wales/Kbhvn. 2,900 T. 4/7d., Helsingør 2,100 T. 5/-; Koks London/København ca. 7/-, Garston/Korsør 7/3 7/6d. Pont Brulé/god dansk Havn 1,350 Koks. 7/-.

### MIDDELHAVET etc.

Dette Marked er stadig svagt; faa Laster med et rigeligt Udbud af Tonnage maa altid bevirke et utilfredsstillende Marked; men Slutninger som Wales/Vestitalien 5/6d., Alexandria 5/9, for Baade paa ca. 6,000 T., burde alligevel ikke kunne passere; andre Afslutninger, 6/9 7/- Øerne, 7/6 Malta, 8/6 Cannes (2,000 T.), 7/3 Algiers (18/2,400 T.) 8/9 9/- Barcelona (16/2,000 T.) pynter heller ikke. Fra Rotterdam og Kontinentet for øvrigt betales noget højere Rater paa Grund af Faldet i den engelske Valuta, og en 8000 T. har saaledes faaet 6/9d. Rotterdam/Vestitalien, imod 6/- 6/3 sidst. Af Returlaster udbydes Frugt til ca. 20/- for 100,000 cbf. Baade, Jordnødder fra Saloum ca. 20/- Basis, Alexandria/Hull 9/-, Sfax/Rouen 5,000 T. 29 Frcs. Honfleur 2,400 T. 35 Frcs. Bona/Hamburg 3/6,000 T. 7/9d. 8/-. Huelva/Rotterdam 6,500 T. 5/-. Efterspørgslen fra Donau svinger stærkt, hvorimod Raterne holdes konstant nede i ca. 13/6d. 14/- A/R, 14/6 B/H, 15/- U.K., 16/- 16/9 Danmark, efter Størrelse og Position. Sortehavet noterer ca. 10/- pr. December.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Montreal rapporteres til 7/3 7,000 T., Tyne/Montreal 7/3 4,500 T. Kul til Vestindien sluttet urimelig lavt, saaledes Swansea/Havana 6/6 4,200 T. 1/10d. Losning. Udgaaende Montreal er den rene Bedrøvelighed; berth A/R 5½d., p.p. U.K. 1/9d., Birkenhead 1/10d., Danmark 8c. og Middelhavet 8c. Cuba betaler 14/3 14/6d. Kul Hampton Roads/Rio \$1.85, Alexandria \$1.50. Salpeter Hopewell/Vest Italien, to

Lossehavne, \$2.50/5,500 T. Fra Gulfen udbydes diverse Laster saasom Pitchpine, Bomuld, Svovl, Oliekager etc., men intet er værd at løbe efter.

Vancouver/A-R 7,400 T. 21/9 een, 22/9 to Havne og til U.K. Kont. 7,700 T. 22/6d. Vancouver/Shanghai indikerer \$2.35.

#### SYDAMERIKA

Kul Rotterdam/Rio er kommet op i 9/- for spot Lastning, 8/6 10. Novb. Wales/Rio 8/6d. og Humber/Rio 8/3, Wales/Montevideo 8/9; det er en Forbedring og kan vel tillrænges. Sidst i forrige Uge bedredes det hjemgaende Marked en Bagatel, men der er endnu all for megen »available tonnage« og desværre mange usluttede Ballastbaude. For helt prompt Afskibning blev betalt 14/- Rosario/London-Hull A-R., San Lorenzo/H-H 14/3, ca. 1/- 1/6d. bedre end det daarligste for paa Ugen. Desværre er det samtidigaet noget tilbage for Jan./Febr. Positioner, nemlig til 16/3 16/6 imod tidligere 16/9 17/-.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Dredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusværkskælen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kalen. Specielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglværkshavnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyllings- eller Motorolie til Fartøjet, eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lastning i Frihavnen besørages Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskijsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, burlige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Waln) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### ØSTEN

Australien/Europa kan ikke komme over ca. 26/- 26/3 fra Vest A., 28/6 29/- Syd. Sydney/Shanghai rapporteres til 14/9 Jan./Febr. og der er noget mere Efterspørgsel. Dalny/R-Hb. noteres fremdeles i ca. 27/- Novb. 26/6d. Decb. Philippinerne/U.S.A. 8,500 T. \$4.75, Marmagoa/U.K. Kont. 4,200 T. 18/- scale, Birma/Holland ca. 24/-. Saigon/Cuba, seks Havne, 34/6 5,000 T., Saigon/Kont. tre Havne, 27/3 6,500 T. Cape Town/U.K. H/H 7,500 T. 14/3 Option Durban 15/3; Durban/Halifax el. St. John ca. 17/6 og Durban/U.K. Kont., 5,000 T. Sukker, 16/3 17/-.

### TIMECHARTER

6,500 6,500 T. del. Montreal redl. River Plate 52 1/2 c. 9,285 T. del. Progreso redl. Odessa 75c.

Vestindien: 6,500 T. Rundrejse 60c. 3,100 T. Rundrejse 75c. 2,425 T. Rundrejse 90c.

Tank. Der rapporteres en hel Del Slutninger, men Raterne hører ingensteds hjemme.

### 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

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kullfyldere dog ca. 1/2 mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods er ved Havnen og i Fyrsklubet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjelpe af en organiseret Arbejdskolonie. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger 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.

## FORSLAG TIL LOV OM AFGIFTSFRIHED FOR UDSTEDELSE AF INTERNATIONALE LASTELINIE-CERTIFIKATER

### § 1.

For dansk Skib, som i Overensstemmelse med de hidtil gældende Regler har været forsynet med Fribordscertifikat, vil den første Udstedelse af Internationalt Lastelinie-Certifikat i Henhold til Konventionen af 5. Juli 1930 om Lastelinier for Skibe, jfr. midlertidig Bekendtgørelse Nr. 193 af 8. Juli 1931 og Bekendtgørelse Nr. 146 af 21. April 1932, være at foretage uden Erlæggelse af den i § 38 i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920, jfr. Lov Nr. 120 af 15. April 1925 foreskrevne Afgift.

**FOR LÆNGE HAR MAN GLEMT,  
at Livets mægtigste Faktorer er de, man kan  
beskrive som de urørlige — og Verden vil for-  
blive i sin nuværende Elendighed indtil alle op-  
dager, at det vigtigste Element i det økonomiske  
Liv er den urørlige Faktor, der hedder gensidig  
Tillid.**

**ABR. FROWEIN,  
President, International Chamber of  
Commerce.**

Allerede indbetalte Afgifter for saadanne Certifikater vil være at tilbagebetale.

### § 2.

Denne Lov træder i Kraft straks.

#### Bemærkninger til Lovforslaget.

Da den ved den internationale Konvention af 5. Juli 1930 om Lastelinier for Skibe nødvendiggjorte Ombytning af tidligere Fribordscertifikater med internationale Lastelinie-Certifikater kun i ringe Omfang vil medføre forøget Lastevne for Skibene, men tværtimod i adskillige Tilfælde vil medføre efter Omstændighederne betydelige Udgifter for at bringe Skibene op til den forhøjede Sikkerhedsstandard, som Konventionen fastsætter, synes det — ogsaa under Hensyn til, at de tidligere Fribordscertifikater ikke — i Modsætning til Fartscertifikater — har skullet fornyes med bestemte Mellemløb, og til Skibsfartens for Tiden særdeles vanskelige Kaar — urimeligt at paalægge Skibene denne for Statskassen uforudsete Ekstraskat, som Krav om Afgift efter Skibstilsynslovens Lydende vil betyde.

Det skal i denne Henseende oplyses, at de samlede Afgifter, som dette Lovforslag omhandler, kan anslås til ca. 70,000 Kr., og at de allerede indbetalte Afgifter, der foreslås tilbagebetalt, pr. 12. Oktober 1932 andrager 27,850 Kr.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### EN DIPLOMATISK UDTALELSE

Den Beslutning, B. I. M. C.s Eksekutivkomité fattede her igaar, maa siges at være højst diplomatisk. Nyttens faar Tiden vise, men man kunde straks fristes til at fastslaa dens Uskadelighed.

Havde man Tiden for sig kunde man faa meget af Interesse ud af en fortsat Drøftelse af Spørgsmaalet Ophugning kontra Oplægning. Men Tiden er imod Skibsrederne. Deres Stilling forværres fra Dag til Dag. Sikkert nok ved ogsaa enhver Mand, som kender Søernæringen, at det er bare et Middel, som kan hjælpe den, og det er Verdenshandelens Genoplivelse.

Der findes ikke Lindring endsiges Helbredelse i noget andet end det, at Varemasserne slippes løs og at der bliver fri Konkurrence om Fragterne.

Derfor forekommer det os, at hvor to eller tre Skibsrede er samlet, burde de vedtage en Udtalelse imod Restriktionerne paa Handelen af hvad Art de end maatte være, imod Subvention af Skibe, mod Flagdiskriminering, mod hele det Komplex af handelsfjendtlige Foranstaltninger, hvori Verdens Næringsliv nu kvæles.

Det vilde kanske være mindre diplomatisk, maaske heller ikke særlig virkningsfuldt, men det vilde i det mindste have det Fortrin, at det ramte Aarsagsforholdet i Centrum. De britiske Redere har sagt sin Mening om dette, og de burde have Tilslutning af alle ikke subvenerede Skibsredere i hele Verden.

*Norges Handels- og Sjøfartstidende.*

### BYGNING OG REPARATION AF VORE FYRSKIBE

Vi har tidligere omtalt, at Reparationen af Statens Fyrskibe blev frataget Faaborg Skibsværft, fordi Statens Hovedrevisorat fandt Prisen her for høj, og Arbejdet overdraget Orlogsværftet, hvor det imidlertid viste sig, at Prisen blev ca. dobbelt saa stor som ved Faaborgværftet, og Sagen blev fremdraget i Rigsdagen af Folketingsmand A. Chr. D. Petersen. Fra Ministeriets Side forsøgte man at klare Sagen med nogle Udflugter, som Marineministeriets Direktør, Hr. Rechnitzer, aabenbart havde konstrueret for at tilsløre Sagens rette Sammenhæng. Man anførte saaledes, at det var umuligt at drage en Sammenligning mellem det Arbejde, der var udført paa de to Værfter.

Hvis man ikke tidligere har kunnet sammenligne de Arbejder, der er udført paa de to Værfter, saa gælder denne Undskyldning fra Hr. Rechnitzers Side i hvert Fald ikke mere. Det har nemlig nu vist sig, at Repara-

tionen af Vyl Fyrskib, som Orlogsværftet tilendbragte for et Aar siden, og som vistnok varede et helt Aar og kostede 100 pCt. mere end Reparationerne paa Faaborg Skibsværft, er udført saa slet, at Fyrskibet efter at have ligget paa Station i Sommer har maattet inddrages og sættes paa Bedding i Esbjerg for at underkastes en betydelig Reparation. Fyrskibets Kaptajn, Hr. Schiørring, udtaler til »Vestjyll. Soc.«, at da Fyrskibet efter Hovedreparationen paa Orlogsværftet kom ud paa sin Station, viste det sig, at Skibet var læk, og i daarligt Vejr trak det meget Vand. Den udenbords Kalfatring var ikke god. Man maatte have en stor Del af Kobberforhudningen aftaget for at finde, hvor Skibet lakkede, og dette var et ret omfattende Arbejde.

Orlogsværftets Fyrskibsreparationer er inder mindre end en Skandale. Vyl Fyrskib er kun 9 Aar gammelt, og flere af vore Fyrskibe er 50 Aar. Et Fyrskib kan med en grundig Hovedreparation med passende Mellemløb holde i mange Aar — i England er det ikke ualmindeligt, at Fyrskibe anvendes i op til 80 Aar. Naar det ovennævnte Esbjergblad slaar til Lyd for, at der bygges et nyt Fyrskib nu, vilde dette sikkert være en ganske overflødig Foranstaltning. Miseren ligger blot i det daarlige og kostbare Arbejde, Orlogsværftet har udført, og denne Fejl bør snarest rettes ved, at Fyrskibet søger tilbage til Faaborg Skibsværft, som har den store Erfaring i Bygning og Reparation af Fyrskibe, som fremfor Statsværftet forstaar at udføre Arbejdet, saa det kan holde, og hvor Priserne altsaa kun er det halve af Statsværftets.

Hovedrevisoratets Kiømpé-Fadæse har været Staten en dyr Fornøjelse.

*»Faaborg Avis«.*

### FRANSK SKIBSBYGNINGSREKORD

**Til Trods for den alvorlige Skibsbygnings-Krise viste Statistikken, at de franske Værfter havde en højere Procent af den normale Beskæftigelsesgrad end noget andet Land, Sverige alene undtaget.**

**LEON MEYER,  
Frankrigs Søfartsminister.**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KJØGE

**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

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**A. GJØRDING**  
KOLDING  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

KOLDING

ASSENS

KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“.— STATS-TELF. 10.— TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi  
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Marlusons  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

BANDHOLM

MARIAGER

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
Edsvoren Skibsmægler

Tel.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

NAKSKOV

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“  
Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÄKLER  
ESBJERG  
TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
SKIVE

TELEFON:  
386 & 786

TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

SKIVE

FAABORG

SVENDBORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 500

**E.W.v.d.HUDE & SØN**  
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852  
SVENDBORG  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT  
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

KALUNDBORG

VEJLE

**O. L. OMØE**  
TLGR. ADR. KALUNDBORG TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE  
Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.  
TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

**F. H. Lauenborg Christensen**  
(C. HOLMS EFTERF.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
Vejle  
TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«



### Naar er et Skib sejlklaart?

Paa det andet Sted her i Bladet omtalte Møde mellem Redere og Soassurandører — burde de ikke mødes oftere? — udtalte Direktør E. Lange fra Gøteborg, at den tyske Afdeling af Comité Maritime Internationale ønskede lovfæstet internationalt, at Arrest ikke kunde foretages i *sejlfærdig* Fartøj. Men heraf opstod saa Problemet: hvornaar er et Skib sejlfærdig? Den efterfølgende Diskussion viste, at de Lærde var uenige. Direktør Gelher hævdede, at et Skib først var sejlfærdig, naar Kaptajnen havde underskrevet Konnossementet (Konnossementerne). Fra anden Side hævdedes, at naar Ladningen var paabegyndt var Skibet i juridisk Forstand sejlfærdig, da Meningene med at forhindre Arresten jo var den, at Afskiber og Modtager skulde være sikret imod, at Ladningen fremkom for sent. Det hævdedes ogsaa, at Skibet først var sejlklaart, naar de lokale Avtorileter havde erklæret dette. Set fra et Passager-Standpunkt blev der fremsat, at Skibet først var sejlklaart, naar Kaptajnen havde givet Afgangs-Signal. Mange andre Fortolkninger blev fremsat, men Meningerne var delte. Man kunde ikke samles om nogen Definition.

### Styrmands- og Skibsførereksamen ved Københavns Navigationsskole Oktober 1932

#### Styrmandseksamen.

Johan E. Kjærbaek (Tveraa, Færøerne), 105 Points. Anton Andresen (Stenderup, Ribe, 127. Oluf P. Bech (Viborg), 152. Arne I. E. Eduard (København), 155. Børge W. Grane (København), 127. Ole C. N. Guldbrandsen (København), 150. Svend A. A. Hansen (København), 156. Hans A. Jensen (Kvalbø, Færøerne), 105. Anker R. Jakobsen (Hou, Aarhus), 138. Thorkild Jørgensen (Frederiksberg), 186. Poul E. Larsen (Langebæk, Kallehave), 96. Knud T. Lindeblad (Hylleholt, Præstø), 115. Anton B. Nielsen (København), 156. Jens P. Nørgaard (Gerlev, Sorø), 155. Herman B. Olsen (Hellerup), 171. Christian Rasmussen (Assens), 97. Søren E. Danielsen (Færøerne), 129. Edvin Sofus Thomsen (Færøerne), 124.

Højeste Pointsantal 203; for at bestaa kræves 87. En Eksaminand ikke bestaaet.

#### Skibsførereksamen.

Amund Levorsen (Frederikshavn), 91. Victorinus Johannesen (Andefjord, Færøerne), 84. Niels Sigurd Johansen (Kundby), 87. Jens Thomsen Birk (Brandstrup, Viborg), 119. Samuel J. Rasmussen (Norderøerne, Færøerne), 98. Paul O. H. Babe (Ordrup), 87. Frants J. Wilhjelms (Marsdal), 118. Karl G. Nielsen (Rønne), 115. Johan E. C. Simonsen (Højvig, Færøerne), 137. Poul H. Andersen (Tikøb), 99. Erik Z. Bech (Frederiksberg), 87. Erik B. Christensen (København), 138. Laurits V. Christensen (København), 150. Arvid R. A. Nielsen (København), 97. Ludwig W. Giesmann (Aabenraa), 126. Herman Hald (København), 138. Henry Hansen (København), 132. Ehlers J. G. Jensen (Frederiksberg), 109. Charles J. Larsen (København), 127. Hans J. K. C. Møller (Vordingborg Landsogn), 131. Peter J. Nielsen (København), 132. Knud M. H. Petersen (København), 149. Knud W. Linnemann (København), 129.

Alle bestod. Højeste Pointsantal 168. For at bestaa kræves 84.

Ved Afslutningsfesten, hvor Navigationsdirektøren og Navigationseksamenskommissionen, Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme, Repræsentanter for Det forenede Dampskibsselskab og Dampskibsrederiforeningen samt de nautiske Foreninger var til Stede, uddelte Skolens Forstander, Navigationsskolebestyrer Funder de forskellige Præmier: Admiral Richelieus Præmie for Flid, skænket af D.F.D.S. til L. V. Christensen, samt en Sekstant, skænket af en tidligere Elev paa Skolen, afdøde Styrmand Knud Andersen til H. M. Petersen. Foreningen til Søfartens Fremmes Præmier for Styrmand, der har bestaaet saavel Styrmands-, Skibsførereksamen som Radioexpeditionprøven til R. Wiase og Præmien for Fagtelegrafister til Radiotelegrafist A. B. Johansen og et af en anonym Velynder af Skolen skænket smukt Sølvbæger for Skolens bedste Svømmer til A. B. Nielsen.

### Rekreatiohjem for gamle Skibsførere

»Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fonds«, der ogsaa ejer et Alderdomshjem i Valdemarsgade og et Hvilehjem i Lillerød, har fornylig modtaget en stor Gave, nemlig en fuldt monteret Villa beliggende Nord for Humlebæk

ud til Strandvejen. Det nye Hjem er den største Gave, Fonden hidtil har modtaget af Enkeltperson, og er meget smukt beliggende med Adgang direkte til Skoven. Her vil der i Sommermaanederne blive Plads for en Række gamle Skibsførere eller deres Enker for en Rekreatiohjem eller Hvileperiode ved Skov og Sund.

Giveren ønsker sit Navn strengt hemmeligholdt, og Vulaen med fuldt Inventar, Møbler n.m. er helt overdraget Fonden, men der er efter Forhandling mellem Giveren og Fondens Administration indsat en Bestemmelse i Skødet om, at Fripladserne paa dette Hjem kun kan tildeles danske Skibsførerveteraner og deres Enker. Uddelingen af Fripladser sker derfor ved Forhandling mellem Formændene for Den alm. Danske Skibsførereforening og for Københavns Skipperforening samt Fondens Ledelse.

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i September Maaned 1932

Over Danzigs Havn er der, ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg, i Løbet af September Maaned udført 340,426 T. Kul, deraf til Danmark 69,679 T., mod 281,343 T., deraf til Danmark 71,680 T. i August Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	85,157
Danmark .....	69,679
Frankrig .....	69,664
Italien .....	52,585
Norge .....	24,495
Finland .....	16,695
Irland .....	8,030
Jugoslavien .....	7,201
Belgien .....	3,545
Island .....	3,215
Tyskland .....	160
	<b>340,426</b>

### Kollisionens Efterspil

Rederiet for Motorskonneren »Ruth« af Malmø har ved Sø- og Handelsretten udlagt Stævning mod Rederiet for Damperen »Themis« af Hammerhavnen og Københavns Havnevesen til Betaling af en Erstatning paa 5229 Kr.

Erstatningssagen er en Udløber af et Uheld, som overgik »Ruth«, da den skulde passere Knippelsbro den 18. April. Under Gennemsejlingen løb »Themis« ind i »Ruth«s Spryd, hvorved begge Fartøjer blev stærkt beskadiget. Naar Havnevesenet ogsaa er inddraget i Erstatningssagen, skyldes dette, at Skonnertens Rederi mener, der er begaaet en Fejl fra Brovagtens Side ved samtidig at give de to Baade, der kom fra hver sin Side af Havnen, Tilladelse til Gennemsejling.

### OPTIMISTISK HANDELSMINISTER

Mun skal ikke agere Profet, men alligevel er jeg ikke bange for at udtale, at naar Opgangen kommer, vil Skibsværfterne være de første til at føle det. Ordrene for nye Skibe vil indløbe endnu før man direkte kan bevise, at der er Ladninger, som skal transporteres.

Walter Runciman.

### AARHUS HAVN

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Bugsee* af Hamburg fra Sortehavet via Aalborg med Oliekager.
- s.s. *Perseus* af Amsterdam fra Rotterdam med Copra.
- s.s. *Thrym* af Sarpsborg fra England med Kul.
- s.s. *Georgia* af København fra Gulven via København med Oliekager.
- gt. *Veritas IV* af Gøteborg fra Gøteborg med Brændselsolie.
- s.s. *Dania* af Nyborg fra Nyborg med Benzin.
- m.s. *Lalandia* af København, 3,095 Netto Tons, fra Østen via Hamburg med Copra.
- s.s. *Delia* af Bremen fra Rotterdam med Copra.
- s.s. *Lisa* af København fra Glasgow med Kokes.
- m.s. *Arizona* af København fra Glasgow med Kokes.
- m.s. *Arizona* af København, 4,013 Netto Tons, fra Argentina via København med Korn.
- s.s. *Suava* af København fra Antwerpen via København med Stykgods.
- s.s. *Britte* af Trelleborg fra Gdynia med Kul.
- s.s. *Frankrig* af København fra Gdynia med Kul.
- m.s. *Blåland* af Gøteborg fra Sortehavet via Aalborg med Oliekager.
- s.s. *Stadion II* af Oslo fra Gøteborg med Stykgods.
- s.s. *Thyra* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.

## POSITIONSLISTE PR.



1. NOVEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Kemi 24.10.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Leningrad 22.10.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 28.10. til Singapore.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. London 26.10.  
 s.s. *Alabama*, Karstensens, afg. Newcastle 4.10.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Valencia 2.11. til Almeria.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Marseilles 31.10. til Port Said.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Georgetown 15.10. til Montreal.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Kanal 24.10. p. R. t. Los Angeles.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Philadelphia 14.10.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Verde 28.10. p. R. t. Australien.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos 20.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Aarhus forv. 31.10. til Kolding.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Cardiff 20.10.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Singapore 29.10. til Manila.  
 s.s. *Asko*, Larsen, afg. Leningrad 25.10. til Amsterdam.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Melbourne 23.10.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Ushant 22.10. p. R. t. Panama Kanal.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Dakar 20.10.  
 s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Stettin 2.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Boston 24.10.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, afg. Bissao 30.10. til Konakry.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Umeå 29.10. til Hull.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, afg. Bordeaux 28.10. til Gijon.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said 30.10. til Genoa.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 27.10. til Amsterdam.  
 s.s. *Brasilien*, Bøfeldt, afg. Newcastle 19.10. til Wear.  
 s.s. *Bretland*, Pedersen, afg. Nantes 29.10.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Antwerpen forv. 7.11. til Casablanca.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. North Plymouth 29.10.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Santos 28.10. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen forv. 4.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Marseilles 29.10.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Flores 25.10. p. R. t. Baytown.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Flores 26.10. p. R. t. New York.  
 s.s. *Cimbria*, Bøye, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Leningrad 29.10. til Boston.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Esbjerg 10.10.  
 s.s. *Cornelia*, ank. Leningrad 8.10.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Gibraltar 31.10. p. R. t. Horsens.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhoj, afg. Kbhvn. 5.11. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Newcastle o. T. 28.10.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, afg. Methil 27.10. til Horsens.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Genoa 31.10. til Port Said.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Kbhvn. 22.10.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk 23.10.

- s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 8.11. til Hobro.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 12.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 29.10. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Hansen, ank. Kbhvn. 28.10.  
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Methil 22.10.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Gdynia forv. 5.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, afg. Melilla 26.10.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Bremen 30.10.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Demarara 20.10.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Kings Lynn 29.10.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Mariupol 17.10.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Batoum 24.10.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 31.10.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Oslo 31.10.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 23.10.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, pass. Panama anal 23.10. p. R. t. Los Angeles.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Singapore 29.10.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. forv. 7.11. til Nakskov.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Casablanca 28.10.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 1.11.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Rotterdam 30.10.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, afg. Newcastle 24.10.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. 5.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Pedersen, ank. Leningrad 21.10.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Tampa 31.10.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Manchester 1.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. San Pedro 24.10.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Montreal 22.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, afg. San Pedro 25.10.

## H

- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Leningrad 30.10.  
 s.s. *Hafnia*, Lund, ank. Korsør 30.10.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Boness 26.10.  
 s.s. *Harald*, Thornung, afg. Danzig forv. 8.11. til Preston.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 1.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 25.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Aalborg 1.11. til Struer.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 28.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 3.11. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Kingslyn 19.10.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Hull 29.10.  
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Dover 31.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Leningrad 18.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Izmir 26.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 29.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Houston forv. 1.11. til Rotterdam.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Emden 22.10.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Ushant 28.10. p. R. t. Bayonne.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Hamburg 24.10.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 28.10.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Skagen 25.10.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Leningrad 18.10.  
 s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, afg. Shanghai 10.10. til San Francisco.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Wisbech 29.10.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Yxpila 29.10. til London.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool forv. 2.11. til Swansea.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. 11. 32

LONDON.....	19,22	MADRID.....	48,20
NEWYORK.....	585,75	AMSTERDAM.....	235,60
BERLIN.....	139,30	STOCKHOLM.....	100,85
PARIS.....	23,15	OSLO.....	98,10
ANTWERPEN.....	81,40	HÆLSINGFORS....	8,42
ZÜRICH.....	112,85	PRAG.....	17,50
ROM.....	30,15		

s.s. *Kirsten*, afg. Savanna 27.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Henriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Aalborg 28.10.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 1.11. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Veje Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knotgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Middlesbrough 31.10.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Ivigtut 22.10.  
 m.s. *Leise*, afg. Chester 8.10.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Cardiff 25.10.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Kotka 30.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Ivigtut 25.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Holbæk 8.10. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Christensen, afg. Windau forv. 4.11. til København.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Adén 29.10. til Suez.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Trångsund 29.10.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 4.11.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Landsend 1.11.  
 m.l. *Marie*, afg. Montreal 25.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Grangemouth 31.10.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Oslo 29.10. til Vlaardingen.  
 s.s. *Maryland*, Kolster, afg. Buenos Aires 28.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Barcelona 22.10.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Nordenham 28.10.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Ceuta forv. 5.11. til Melilla.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Steg-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antwerpen 28.11.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Panama 23.10.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Grimsby 23.10.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Kbhvn. 29.10. til Leningrad.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, afg. Dunston 27.10. til Barcelona.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Danzig 26.10.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Dakar 29.10.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Madeira 28.10. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Mona 28.10. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 27.10. til Amsterdam.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Vallaroo 30.10.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Kobe (Japan) 20.10.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. London 24.10.  
 s.s. *Pulaski*, Barkowski, ank. New York 31.10.

## R

s.s. *Rhone*, afg. Leith forv. 8.11.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Malaga 21.10.

s.s. *Robert Mærsk*, afg. Trondhjem 26.10.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 8.11. til Kbhvn.

## S

s.s. *Saga*, Jensen, afg. Kbhvn. 31.10. til Horsens.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. New Orleans 18.10.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Leningrad 28.10.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Kbhvn. 27.10.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. forv. 7.11.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre forv. 4.11. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Immingham 29.10.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Seattle 29.10.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Gibraltar 28.10. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 4.11. til Middelfart.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 1.11. til Gdynia.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Hull 28.10.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 1.11. til Leith.  
 s.s. *Sona*, Duhn, afg. Philippeville 29.10. til Donau.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Aalborg 26.10.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 4.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 29.10.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 25.10. til Svano.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Casablanca 28.10.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. St. John N.B. 27.10.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 12.11. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Jønson, ank. Aalborg 28.10.  
 s.s. *Sønderylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Holbæk 1.11. til Aarhus.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. Wilmington 27.10. til Tampa.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 1.11. til Helsingør.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 31.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, afg. Grimsby 31.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jakobsen, afg. Genua forv. 5.11. til Livorno.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Finisterre 28.10. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Barcelona 31.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Bergen 31.10.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Oran forv. 1.11. til Algier.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen forv. 8.11. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 28.10. til New York.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Lemvig 1.11.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Nakskov 26.10.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Cardiff 26.10.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. San Pedro Calif 30.10.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Kbhvn. 31.10.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Newcastle 20.10.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 1.11. til Gdynia.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 29.10.

## Y

s.s. *Ydyn*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Kalundborg 29.10.



## POSITIONSLISTE FOR SEJL SKIBE PR. 31. OKTOBER 1932

3/m M/Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Exeter 25.10.  
 3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Poole 28.10.  
 3/m Sk. *Fremi*, Christoffersen, ank. Plymouth 26.10.  
 3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Shoreham 26.10.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Plymouth 28.10.  
 3/m Sk. *Norden*, Friis, ank. Karrebæksminde 30.10.  
 3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Torquay 26.10.  
 3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. St. Davis 26.10.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

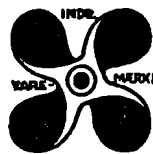
BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tel.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN K.  
GRUNDLAET 1848

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.: AMIANTE



BRUG  
**Holzapfel<sup>s</sup>**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**"MYREN"**  
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmelld"  
Amallegade 38

Telefon  
Helrup 1619  
Værkf.  
Dannisee  
Øbro 4198  
Kirsteinsg. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rnstbankning  
Salg af

NuIdens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENSE**, er syrefri og renser  
ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amallegade  
41

KØB DANSK BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD I

HARBOE & RUBOW SCT. ANNÆPLADS 28  
KØBENHAVN K.  
TELEFON: CENTRAL 14.300 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

### Frihavns Skibsprovianteringsforretning

(Indehavere: F. Mommsen og A. P. Melgaard)  
provianterer Skibe saavel paa  
Rheden som overalt i Havnen

Adresse: Proviantboderne, Frihavnen  
Telefon 8332 og Palæ 967 y.

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

### N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amallegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARA«. Telf. Central 1504.

## ZERSSEN & CO. Gør Alt for Dem i KIEL CANAL

RENSBURG — KIEL — HOLTENAU — BRUNSBUTTELKOOG  
TELEGRAM ADR.: "ZERSSEN"

Agenter for Danmark: The Maritime Agency Ltd. Amallegade 35, København.

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

### JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 2. November 1932.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika samt Asiens S- og E-Kyst.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig Abonnemang tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes. saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 2069. Danmark. Christiansø. Baaker genopført.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/1793 1932 meddeles, at de 2 Baaker paa Christiansø samt Baaken paa Græsholmen er genopført. c. 55° 19' N. 15° 11' E.  
(E. f. S. Nr. 38/1793 1932.)

### 2070. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Fyrbaaker.

(U. f. s. Nr. 43/2801. Stockholm 1932.)

1. Fyrbaakerne samt Betonfundamentene til nedennævnte Fyr er malet hvide:  
Salthallen 56° 03' 55" N. 15° 49' 29" E. Sibbören 56° 03' 57" N. 15° 49' 18" E.  
Hommenabben 56° 03' 42" N. 15° 49' 42" E. Blyvik 56° 03' 31" N. 15° 49' 48" E.  
2. Den brune Firkant paa Blyvik Fyrbaake er malet sort.  
(E. f. S. Nr. 48/2561 1931.)

### 2071. Sverige. Gotland E.-Kyst. Klintbroviken Fyr tændes atter.

(U. f. s. Nr. 43/2800. Stockholm 1932.)

Fra den 1. November d. A. og indtil videre vil Klintbroviken Fyr paa 57° 53' 39" N. 19° 04' 02" E. atter blive tændt.  
(E. f. S. Nr. 24/1117 1932.)

### 2072. Sverige. Smålandskusten. Utterklabbar. Nyt Fiskerfyr tændes.

(U. f. s. Nr. 43/2799. Stockholm 1932.)

Omkring den 15. November d. A. tændes paa S.-Siden af Skæret Lilla Utterklabben paa 57° 34' 51" N. 16° 48' 00" E. et nyt Fiskerfyr, Lilla Utterklabben Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 3,4<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 5 m. En hvid, firkantet Jernbaake med Lanterne. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 194° til c. 253°. 4. Grønt, uforst. i Pejl. fra c. 358° til c. 112°.  
2. Hvidt i — - c. 253° - c. 323°. 5. Hvidt, — -- - c. 112° - c. 117°.  
3. Rødt i — - c. 323° - c. 358°. 6. Rødt, — -- - c. 117° - c. 130°.

Brændetid: 1. August—31. December, samt naar det er særlig paakrævet.  
(Kort Nr. 268).

### 2073. Sverige. Ålandshavet. Svartklubben Fyr. Taagesignal forandres midlertidig.

(U. f. s. Nr. 43/2798. Stockholm 1932.)

Taagesignalet ved Svartklubben Fyr paa 60° 10' 35" N. 18° 49' 49" E., der for Tiden afgives med Tyfon med en Tonehøjde med c. 200 Svingninger pr. Sek., vil i Løbet af den sidste Halvdel af November forsøgsvis blive afgivet med en Tonehøjde med c. 460 Svingninger pr. Sek.

**2074. Sverige. Bottniske Bugt. Malören Stangbaake omblæst.**

(U. f. s. Nr. 43/2857. Stockholm 1932.)

Malören Stangbaake paa  $65^{\circ} 31' 20''$  N.  $23^{\circ} 33' 22''$  E., paa et lille Skær SSW. for Malören Kapel, er blæst om. Stangbaaken vil uden nærmere Meddelelse blive genopført inden Sejladsæsonens Begyndelse 1933.

**2075. Memelomraadet. Tønde inddraget.**

(N. f. S. Nr. 44 3766. Berlin 1932.)

Sort Spidstønde Nr. 1 paa c.  $55^{\circ} 44',_{1}$  N.  $21^{\circ} 04',_{5}$  E.,  $0,_{37}$  Sm NW. for N.-Molens Hoved, er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1538 1929 Kort Nr. 269.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2076. Danmark. Radiofyrene i Sundet. Nyordning finder Sted.**

Inden Udgangen af 1932 samles Radiofyrene *Middelgrunds Fort*, *Drogden* og *Stevns* i een Gruppe, der udsender Signaler i nævnte Rækkefølge, saaledes at Nr. 1 (*Middelgrunds Fort*) sender fra Kl. 0000 til Kl. 0002, Nr. 2 (*Drogden*) fra Kl. 0002 til Kl. 0004, Nr. 3 (*Stevns*) fra Kl. 0004 til Kl. 0006, derefter Nr. 1 fra Kl. 0006 til Kl. 0008 o. s. v.

Alle Tidspunkter henføres til *Greenwich* Middeltid.

Gruppens Frekvens er 291 kp/s (Bølgelængde: 1030 m). Tonehøjderne er: *Middelgrunds Fort* 950, *Drogden* 475 og *Stevns* 950 Svingninger pr. Sek.

Radiosignalerne bestaar af:

*Middelgrunds Fort*: Bogstaverne MGMG, efterfulgt af 8 Streger, hver af c.  $4,_{5}$  s. Varighed.

*Drogden*: Bogstaverne DGDG, efterfulgt af 7 Streger, hver af c.  $4,_{5}$  s. Varighed; i Mellemrummene mellem Stregerne 1 Prik af c.  $0,_{25}$  s. Varighed.

*Stevns*: Bogstaverne STST, efterfulgt af 7 Streger, hver af c.  $4,_{5}$  s. Varighed; i Mellemrummene mellem Stregerne 2 Prikker, hver af c.  $0,_{25}$  s. Varighed.

De enkelte Radiofyre sender vedvarende Signaler hver 6<sup>m</sup>. (efter forannævnte Regler), naar Sigtbarheden ved det paagældende Radiofyre er 4 Sm eller derunder.

I klart Vejr sendes Signalerne hver Time saaledes:

Nr. 1 (*Middelgrunds Fort*): Fra 18. til 20. Min. og 24. til 26. Min.

Nr. 2 (*Drogden*): — 20. - 22. — - 26. - 28. —

Nr. 3 (*Stevns*): — 22. - 24. — - 28. - 30. —

A d v a r s e l. Det bemærkes, at der vil fremkomme nogen Usikkerhed i Afgivelsen af Radiosignaler, saa længe Forandringerne finder Sted, men at Radiofyrenes Virksomhed derefter vil være saa effektiv som mulig.

Der vil kun fremkomme yderligere Meddelelse, naar den her omhandlede Ordning er traadt i Virksomhed.

(Danske Lods, Side 264, 280 og 286. Fyr-Fort. Nr. 282. 310 og 317.)

**2077. Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib ombyttes. Taagesignal forandres.**

Radiofyre oprettes.

Inden Udgangen af 1932 vil det nuværende Fyrskib *Drogden* paa  $55^{\circ} 32' (37''$  N.  $12^{\circ} 43' (06'')$  E. blive ombyttet med et Fyrskib med elektrisk Fyr og Taagesignal samt udstyret med Radiofyre. Fyrskibet har 3 Master, og paa den midterste er den faste Fyrlanterne anbragt; der findes ingen Ballon eller anden Topbetegnelse paa Masten.

Fyrkarakteren bliver uforandret. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde:  $12,_{5}$  Sm. Lysevne: 19 Sm. Fyret vil blive tændt om Dagen under usigtbare Vejrforhold, d. v. s. naar Luftsirenen er i Virksomhed.

Taagesignal afgives med Nautofon. Tonehøjde: 400 Svingninger pr. Sek. Signalet er: To-Toner hver 1<sup>m</sup>. Hver Tones Varighed c. 5 s. (Tone c. 5 s., Pause c. 2 s., Tone c. 5 s., Pause c. 4 s.).

Radiofyrets Rækkevidde bliver c. 15 Sm. Frekvens 291 kp/s. (Bølgelængde: 1030 m). Tonefrekvens: 475 Svingninger pr. Sek. Radiosignalet bestaar af Bogstaverne

DGDG, efterfulgt af 7 Streger, hver af c. 4,5<sup>s</sup>. Varighed; i Mellemrummene mellem Stregerne: 1 Prik af c. 0,25<sup>s</sup>. Varighed.

Radiofyret indgaar som Nr. 2 i Radiofyrgruppen *Middelgrund's Fort—Drogden—Stevns*. Angaaende Sendetider og Klartvejrudsendelser se E. f. S. Nr. 44/2076 1932. (Kort Nr. 285, 249, 210, 278 og 280. Dansk Lods, Side 280. Fyr-Fort. Nr. 310.)

2078. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 28. Oktober d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 5,0 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

(E. f. S. Nr. 40/1890 1932.)

2079. Danmark. Store-Bælt. Indsejlingen til Nakskov Fjord. Afmærkning forandret. Afmærkningen ved Indsejlingen til *Nakskov Fjord* er forandret, som følger:

1. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Albu Triller*, paa 54° 50' (21") N. 10° 56' (21") E. er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

2. Hvid Stage med 2 Halmviske, *Hvidegrund Flak*, paa c. 54° 51' (40") N. 10° 57' (24") E. er ombyttet med en hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste.

3. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Ryggen*, paa 54° 51' (13") N. 10° 57' (11") E. er ombyttet med en rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

(E. f. S. Nr. 25/1193 1932. Kort Nr. 296, 221, 298, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 332 og 337. Søm.-Fort. Side 53, Nr. 16, 18 og 23.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2080. Danmark. Limfjorden. Fegge Sund W.-lige Indløb. Nye Sømærker udlagt. Ved S.-Siden af det W.-lige Indløb til *Fegge Sund* er udlagt følgende nye Sømærker:

1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Fegge Klit W.*, paa 56° 57' (48") N. 8° 54' (24") E.

2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Skarre Hage ENE.*, paa 56° 57' (28") N. 8° 53' (17") E.

(E. f. S. Nr. 26/1239 1932. Kort. Nr. 259. Danske Lods, Side 471. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 27 a og 27 b.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2081. Norge. Anda Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1932.)

Paa *Anda* højeste Top er paa 69° 03' 56" N. 15° 10' 50" E. tændt et nyt Fyr, *Anda Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser samt hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange). Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 19 Sm. Et 16 m højt, hvidt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 38° til 43°.

2. Hvidt Lys med En-Fmk. (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejl. fra 43° til 46 $\frac{5}{8}$ °.

3. Hvidt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 46 $\frac{5}{8}$ ° til 130°.

4. Hvidt Lys med En-Fmk. (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejl. fra 130° til 153°.

5. Hvidt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 153° til 163°. (Det fraraades at benytte denne Sektor i svær Sø).

6. Rødt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 163° til 180°.

7. Hvidt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 180° til 209°.

8. Hvidt Lys med En-Fmk. (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejl. fra 209° til 220°.

9. Hvidt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 220° til 235°.  
 10. Rødt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 235° til 243°.  
 11. Hvidt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 243° til 313°.  
 12. Rødt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 313° til 340°.  
 13. Grønt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra 340° til 348°.  
 Brændetid: 12. August—24. April.

**2082. Norge. Gavlfjorden. Skiplingskjæran Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1932.)

Paa den tidligere Varde paa 68° 54' 47" N. 15° 21' 17" E. er tændt et nyt Fyr, *Skiplingskjæran*, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Fyret er anbragt paa Toppen af et lille Jernhus. Brændetid: 12. August—24. April.

**2083. Norge. Vegsundet. Vestre Snauholmgrunnen Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1932.)

Paa den tidligere Jernstang lige W. for *Snauholmgrunnen* Fyr paa 62° 25' 55" N. 6° 22' 12" E. er tændt et nyt Fyr, *Vestre Snauholmgrunnen* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 3,7 m. Synsvidde: 4,5 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 23. Juli—14. Maj.

**2084. Norge. Indløbet til Egersund. Sønnevikodden Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1932.)

Paa 58° 26' 06" N. 5° 59' 43" E. er tændt et nyt Fyr, *Sønnevikodden* Fyr, der viser rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Fyrpæl. Fyret lyser, som følger: Grønt S.-over og rødt N.-over. Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

**2085. Danmark. Vyl Fyrskib genudlagt.**

Fyrskibet *Vyl* paa c. 55° 21' N. 7° 40' E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 38/1844 1932.)

**2086. Holland. Vinterafmærkning.**

(B. a. Z. Nr. 252/2631. 's-Gravenhage 1932.)

Omskiftning fra Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.

**2087. Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

(B. a. Z. Nr. 248/2599. 's-Gravenhage 1932.)

Den røde og hvide, vandret stribede Lys- og Fløjtetønde „VSM“ paa c. 53° 18',4 N. 4° 56' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 43/2029 1932.)

**2088. Holland. Zeegat van Texel. Noorder Haaks Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**

(B. a. Z. Nr. 248/2601. 'sGravenhage 1932.)

Den hvide og sorte, lodret stribede Lys- og Fløjtetønde *Noorder Haaks* paa c. 53° 00' N. 4° 35',5 E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 43/2030 1932.)

**2089. Skotland. Firth of Forth. Leith. Trafksignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 1706. London 1932.)

Naar *Leith* Havn er lukket for Skibsfart vises en rød Firkant eller fire røde Lan-  
 terner, anbragt i en Firkant, fra Hovedet af W.-Molen. c. 55° 59' N. 3° 10' W.

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**

**2090. Irland W.-Kyst. St. John Point. Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1695. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *St. John Point* Fyr paa c. 54° 34' N. 8° 28' W. fra at vise fast Lys til at vise Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, og samtidig vil Fyret blive ubevogtet.

Medens Forandringen af Fyret foregaar, vises to hvide, faste Fyr. Disse Fyr vil ses som to Fyr mellem Pejlingerne  $54^{\circ}$  og  $130^{\circ}$  i en Afstand af under 3 Sm, men ellers som et Fyr, undtagen hvor det er formørket af Land.

**2091. Irland. The Shannon. Beeves Rock Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1714. London 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Beeves Rock* Fyr paa c.  $52^{\circ} 39' N.$   $9^{\circ} 01' W.$  fra at vise fast Lys til at vise Et-Blink hver  $5^s$ . Lysvinklerne bliver uforandret, men Fyret vil blive ubevogtet.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**2092. Færøerne. Sudero. Vaag. Havnegrænse forandret. Oplysning om Oplægningssteder.**

Havnegrænsen ved *Vaag* er forandret saaledes, at Havneomraadet nu omfatter Farvandet indenfor en Linie mellem *Rættergjov* (c.  $61^{\circ} 28',_{11} N.$   $6^{\circ} 45',_{7} W.$ ) paa N.-Siden og *Nupur* (c.  $61^{\circ} 27',_{5} N.$   $6^{\circ} 46',_{11} W.$ ) paa S.-Siden af *Vaag Fjord*. Grænselinien er paa de to forannævnte Steder afmærket med en hvid Vardc. Om Natten anbringes paa Varden ved *Rættergjov* en Lanterne, der viser rødt Lys paa den udvendige Side, og grønt Lys paa den indvendige Side af Grænselinien.

Et Areal S. for *Krossled* (c.  $61^{\circ} 28',_{3} N.$   $6^{\circ} 47',_{9} W.$ ) er forbeholdt fremmede Fartøjer. Det er begrænset saavel paa E.-Siden som paa W.-Siden af Linien, der begge er bestemt ved en hvid Plade paa hver Side af Fjorden.

I Bugten ved *Lopra* (c.  $61^{\circ} 27',_{2} N.$   $6^{\circ} 45',_{7} W.$ ) samt i selve *Vaag Fjord* indenfor en Linie mellem *Naversten* paa N.-Siden og *Tormansaa* paa S.-Siden, dog med Undtagelse af det nævnte Areal S. for *Krossled*, der er forbeholdt fremmede Skibe, samt en c. 120 m bred Indsejlingsrende, c. 60 m paa begge Sider af den røde Ledefyrline ind til Kajanlæget ved *Krossled*, er det tilladt at oplægge Skibe og Fartøjer, uden at disse behøver at afgive de reglementerede Lys- og Lydsignaler.

(Kort Nr. 224 og 208. Færøske Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 716.)

**2093. Frankrig. Saint-Nazaire Anduvning. Le Four Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 43/2190. Paris 1932.)

*Le Four* Fyr paa c.  $47^{\circ} 18' N.$   $2^{\circ} 38' W.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $2,5^s$ , Blink  $0,25^s$ , Mørke  $2,25^s$ . Synsvidde: 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 24.1146 1932.)

**2094. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Little River Inlet. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1729. London 1932.)

1. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ , er udlagt paa c.  $33^{\circ} 49' N.$   $78^{\circ} 33' W.$ ,  $1,6$  Sm  $170^{\circ}$  fra *Little River Inlet* Baake.

2. Den sorte og hvide, lodret stribede Stumtønde tæt NE. for (1) er inddraget.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.**

**2095. Britisk Guyana. Demerara Floden Anduvning. Fyr tændt. Taagesignal oprettet. Fyrskib inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1709. London 1932.)

1. Paa  $6^{\circ} 57' 06'' N.$   $58^{\circ} 03' 20'' W.$  er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $25^s$ . Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 13 Sm. En c. 20 m høj Tremmeværksmast. — Hvis Fyret kommer i Uorden, tændes to røde Fyr lodret for hinanden.

2. Ved Fyrbaaken er oprettet et Taagesignal med Klokke, Ringning  $5^s$  hver  $2^m$ .

3. Fyrbaaken er forsynet med Radiotelegraf og vil om Dagen meddele sig til Skibsfarten pr. Radio og om Natten pr. Lyssignaler.

4. Fyrskibet *Demerara*, c.  $1,1$  Sm SW. for (1), er inddraget.

(E. f. S. Nr. 16.698 1932.)

- 2096. Porto Rico. Cape San Juan Fyr ødelagt. Midlertidigt Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 42/2915. Washington 1932.)  
*Cape San Juan* Fyr paa c. 18° 23' N. 65° 37' W. er ødelagt. Som Erstatning er tændt et midlertidigt Fyr med mindre Lysevne. Det midlertidige Fyr viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.
- 2097. Porto Rico E.-Kyst. Largo Shoals Fyr ødelagt.**  
(N. t. M. Nr. 42/2917. Washington 1932.)  
*Largo Shoals* Fyr paa c. 18° 19' N. 65° 35' W. er ødelagt.
- 2098. Porto Rico E.-Kyst. Vieques Island. Fyr ødelagt.**  
(N. t. M. Nr. 42/2918. Washington 1932.)  
*East Point* Fyr paa c. 18° 08' N. 65° 16' W. er ødelagt.
- 2099. Brasilien. Pernambuco Red. Vrag forsvundet.**  
(N. t. M. Nr. 1726. London 1932.)  
Det farlige Vrag, der laa sunket paa c. 8° 04' S. 34° 51' W., 1,54 Sm 159° fra N.-lige Bølgebryder Fyr, er forsvundet.
- 2100. Brasilien. Cabo Santo Agostinho. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1680. London 1932.)  
*Cabo Santo Agostinho* Fyr paa c. 8° 20' S. 34° 56' W. er forandret saaledes, at det nu viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 9,5<sup>s</sup>. Synsviddens er forøget fra 19 Sm til 25 Sm.
- 2101. Uruguay. Rio de la Plata. Punta San José Ignacio. Oplysning om Beliggenhed.**  
(N. t. M. Nr. 1710. London 1932.)  
*Punta San José Ignacio* rapporteres at ligge c. ½ Sm NW.-ligere. c. 34° 52' S. 54° 35' W.
- 2102. Chile. Magellan Stræde. Porvenir Bugt. Palo Point Fyr. Oplysning om Synsvidde.**  
(N. t. M. Nr. 42/2925. Washington 1932.)  
*Palo Point* Fyr paa c. 53° 19' S. 70° 26' W. har en Synsvidde paa 9 Sm.
- 2103. Chile. Valparaiso Bugt. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 42 2926 Washington 1932.)  
Paa Hovedet af den fuldførte Del af Bølgebryderen ved *Valparaiso* er paa c. 33° 02' S. 71° 38' W., 720 m 139° fra det hvide Blinkfyr ved Knækket af Bølgebryderen, tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 4,2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid Tremmeværksbaake med grøn Kuppel.
- 2104. Peru. Talara Bugt. Punta Talara. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1713. London 1932.)  
*Punta Talara* Fyr paa c. 4° 35' S. 81° 17' W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 1<sup>m</sup>, Lys 45<sup>s</sup>, Mørke 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 102 m.  
Flammens Højde i det røde, faste Fyr under det ovennævnte Fyr er 93 m.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2105. Korsika. Cap Muro Fyr midlertidig slukket.**  
(A. a. N. Nr. 43/2191. Paris 1932.)  
*Cap Muro* Fyr paa c. 44° 44' N. 8° 39' E. er for Tiden slukket.
- 2106. Korsika. Propriano. Scoglio Longo Fyr lyser atter normalt.**  
(A. a. N. Nr. 43/2192. Paris 1932.)  
*Scoglio Longo* Fyr paa c. 41° 40',7 N. 8° 53',9 E. lyser atter med normal Fyr-karakter.  
(E. f. S. Nr. 11/579 1931.)

- 2107. Syrien. Alexandretta. Fyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 1702. London 1932.)  
*Alexandretta* to hvide, faste Fyr paa c. 36° 36' N. 36° 09' E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive erstattet med et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
- 2108. Syrien. Raz el Khanzir. Fyr tændes.**  
(N. t. M. Nr. 1702. London 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Raz el Khanzir* paa c. 36° 19' N. 35° 46' E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2109. Røde Hav. Zebayir (Zubair) Øerne. Centre Peak Island. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1732. London 1932.)  
*Centre Peak Island* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 27/1308 1932.)
- 2110. Bugten ved Aden. Italiensk Somaliland. Bander Alula. Oplysning om Radiopejlstation.**  
(N. t. M. Nr. 1719. London 1932.)  
*Bander Alula* Radiopejlstation ligger c. 0,5 Sm W. for den tidligere opgivne Plads 0,15 Sm 248° fra *Bander Alula* Fyr. c. 11° 58' N. 50° 46' E.  
(E. f. S. Nr. 27/1309 1932.)
- 2111. Afrika E.-Kyst. Zanzibar Anduvning. Ariadne Bank. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1687. London 1932.)  
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,2<sup>s</sup>, Mørke 0,3<sup>s</sup>, er udlagt paa 6° 20' 28" S. 39° 10' 22" E.
- 2112. Afrika S.-Kyst. Port Elizabeth. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1704. London 1932.)  
Det hvide og grønne, faste Fyr paa Hovedet af N.-Molen paa c. 33° 58' S. 25° 38' E. er nedlagt.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2113. Kina. Tung Yung. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 93. Shanghai 1932.)  
Nedennævnte Dybder er fundet paa følgende Steder:  
a. 45,7 m paa 26° 14' 45" N. 120° 46' 40" E.  
b. 45,7 m paa 26° 14' 05" N. 120° 46' 05" E.  
c. 43,9 m paa 26° 12' 30" N. 120° 45' 00" E.
- 2114. Korea SW.-Kyst. Irikobari Somu (Pinnacle Island). Navneforandring. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1705. London 1932.)  
1. *Irikobari Somu (Pinnacle Island)* paa c. 34° 47' N. 125° 47' E. har skiftet Navn til *Shichihatsu To*.  
2. Taagesignalet ved Fyret afgives nu med Sirene, og Signalet er Et-Stød hver 54<sup>s</sup>, Stød 4<sup>s</sup>, Pause 50<sup>s</sup>.
- 2115. Korea S.-Kyst. Ord Island. Skær.**  
(N. t. M. Nr. 1693. London 1932.)  
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa 34° 47' (30") N. 128° 16' 15" E.

2116. Japan. Hokkaido (Hokushu) S.-Kyst. Muroran Ko. Shikuzushino Hana (Arutoru). Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1711 London 1932.)  
En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>., er udlagt paa c. 42° 21' N. 140° 57' E., 213 m 319° fra S.-lige Bølgebryder Fyr.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

2117. Danmark. Bornholm. Hasle Havn. Havnereglement.  
Under den 24. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Hasle Havn* (c. 55° 11',<sub>2</sub> N. 14° 42',<sub>2</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved *danske Havne* (Broer)“.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre, *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.  
Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra N. til S. er følgende:  
Yderhavnen, Midterbassinet og Inderbassinet.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1932.  
(Havnelods, Side 73).

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korta eller  
Bogs Nr.

#### England:

- T Supplement No. 2 to Africa Pilot, Part II.  
R 1134 Gulf of St. Lawrence. — Magdalen Islands.  
R 1263 China Sea.  
R 2435 North America. — Mackenzie river to Bering strait.  
† 630 North America. British Columbia. — Port Neville.  
† 2884 North America. Florida. — Legare anchorage.  
T Supplement No. 7 to China Sea Pilot, Vol. III.  
T Supplement No. 7 to Australia Pilot, Vol. III.  
R 3333 North America, West Coast. — Johnstone strait (sheet 2).  
R 395 Africa, West Coast. — Iles de Los.  
R 2397 A Scotland, East Coast. — Firth of Forth to Moray Firth.  
R 2842 B Baltic Sea, eastern sheet.

#### Tyskland:

- R D138 Elbemündung.  
T I. Nachtrag zum Nautischen Funk-Sprechdienst.  
R D 59 Die Emsmündung.



## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

- 1931  
44/2358 Sverige. Alandshavet. Understen Fyr. Midlertidigt Radiofyr oprettet.  
44/2360 Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Undervandshindring.
- 1932  
2/64 Tyskland. Kieler-Fjord. Advarsel.  
5/186 Letland. Ovisi Fyr W. Vrag „Livonia“.  
6/230 Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fiskerihavnen (Sydbassinet). Sænkkestær udlagt. Midlertidig Afmærkning.
- 10/414 Danmark. Bornholm. Rønne. Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.  
11/458 Sverige. Opmaalingarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- 19/828 Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Opmudringsarbejder. Advarsel.  
23/1111 Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tallörn. Vrag afmærket.  
24/1116 Sverige. Kalmarsund. Kalmarsund djuprännan. Oprensning. Opmaalingmærker. Advarsel.  
29/1424 Danmark. Moen S.-Kyst. Klintholm Havn. Tilsanding.  
37/1747 } Finske Bugt. Revalstein Fyrskib N. Bjergningsarbejder. Advarsel.  
38/1800 }  
37/1786 Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.  
39/1852 Tyskland. Oder Banke. Afmærkning forandres.  
40/1880 Sverige S.-Kyst. Stenshuvud Fyr forandres.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1930  
38/1833 Danmark. Kjøge-Bugt. Strøby Singelsværk E.-lige Tovbane. Rester af Brohoved og Mellem-piller. Advarsel.
- 1931  
35/1943 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.
- 1932  
1/7 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/8 Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.  
1/9 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.  
15/639 Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pøl Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.  
37/1787 Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.  
44/2076 Danmark. Sundet. Radiofyr. Nyordning finder Sted.  
44/2077 Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib ombyttes. Taagesignal forandres. Radiofyr oprettes.  
44/2078 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grensund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.
- 1930  
2/77 Pkt. 3. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
28/1409 Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig i Uorden.  
50/2418 Danmark. Kattegat. Hjelm N. Vrag „Else“.
- 1931  
5/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Afmærkning af Bro-piller til Bro under Bygning.  
26/1486 Danmark. Limfjorden. Odde-Sund. Ramning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.

- 1932  
 1/10 } Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.  
 27/1318 }  
 10/438 } Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Dybde aftaget.  
 11/474 } Sverige. Opmaalingaarbejder 1932. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation.  
 Advarsel.  
 13/591 Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.  
 14/598 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Ny Havnemole bygges.  
 15/640 Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.  
 23/1091 Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.  
 40/1893 Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.  
 41/1936 Danmark. Kattegat. Hals Barre. Radiofyr oprettes.  
 41/1937 Danmark. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1931  
 46/2473 Belgien. Wandelaar Fyrskib SE. Vrag afmærket.  
 1932  
 2/70 Nordsoen. Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
 10/446 England. Humber. Grundt Vand.  
 13/565 England. Themsen Munding. Knob Channel. Lystønder udlægges til Forsøg.  
 18/797 England. Themsen Munding. North Foreland NE. Vrag.  
 22/1048 Belgien. Wielingen. Vrag afmærket.  
 28/1336 England. Orfordness. Udsakdeliggørelse af Vrag. Vragfyrskib.  
 35/1694 England. South Scroby Tænde ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 35/1695 England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
 37/1762 Holland. Wester Schelde. Wielingen N. Vrag.  
 37/1764 Belgien. Dunkerque. Opmaalingmærker midlertidig udlagt.  
 41/1945 Danmark. Radiofyrene i Nordsoen. Nyordning finder Sted.

## Island og Færøerne.

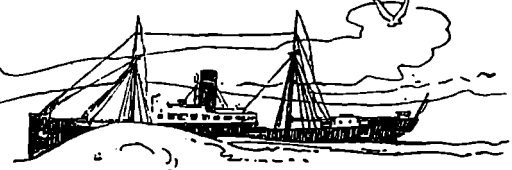
- 1931  
 8/400 Island W.-Kyst. Breidifjördr. Klofningar Fyr. Advarsel.  
 8/401 Island W.-Kyst. Breidifjördr. Krókafjardarnesill. Dybde aftaget. Advarsel.  
 31/1744 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmans Yderhavn. Vrag afmærket. Advarsel.  
 47/2524 Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr midlertidig slukket.  
 39/1861 Færøerne. Strøms. Thorshavn. Taagsignal oprettes.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1931  
 8/412 England. Pludselig paakrævet Forbindelse mellem Handelsskibe og britiske Luftfartøjer i Nød.  
 1932  
 1/19 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/20 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i danske Farvande.  
 1/21 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/22 Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 1/23 Danmark. Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/25 Island. Islandske Fyr. Advarsel.  
 2/77 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 16/711 Britiske Øer. Opmaalingaarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.  
 16/715 Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrøuille.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

**FUEL & DIESEL OIL**

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK E KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK. LONDON, E. C. 3.

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange. . . . .	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street. . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings. . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street. . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street. . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace. . . . .	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street. . . . .	} Lamberte
Methil, 82, East High Street. . . . .	
Burntisland, 20, High Street. . . . .	
HULL, Prudential Buildings. . . . .	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road. . . . .	} Lambrose
Immingham, Dock Offices. . . . .	
	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

## Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

\*

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compassweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

## Toldbodens Motorfærge

ved N. P. Winding (V. Steen's Effl.) anbefaler sig med

## MOTORBAADE

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trosseløring

Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13.717

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## JENS WITH

Skibsproviantering Amaliegade 3  
Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846



## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.  
fra Th. Höeg

HAMBURG

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## DANSKE REDERES ULYKKEFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 55

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

## PENSIONSORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONSORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

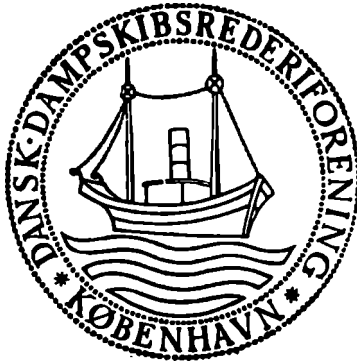
— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 46

FREDAG 11. NOVEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

“MAN SKIMTED’  
VEL, MEN ÆNSEDE’  
IKKE FAREN”

Til de andre Byrder, som Danmark maa bære, har England nu lagt Forslaget om en frivillig Kontingentering af vor Bacon-Eksport. Hvis vi kan opnaa fra England, at vi vedblivende maa sende vort Bacon toldfrit over, og at Kontingenteringen kun betyder en Forringelse paa 20 Procent af vor nuværende Eksport, maa vi sikkert være glade. Vor Produktion i 1931 og 1932 har jo sat slige Rekorder, at en Nedsikring paa 20 Procent vil svare til vor Eksport til England i 1929. Der er desværre flere Farer ved disse frivillige Overenskomster. For det første risikerer man lettere, at de ændres end de Overenskomster, der er lovfæstet. For det andet risikerer man, at de ikke overholdes. De Overenskomster af samme Natur, som vore Forhandlere skaffede vor Landbrugseksport overfor Tyskland og Holland, overholdt vi ikke selv. Vi sendte større Kvanta end det Maksimum, vi moralsk havde forpligtet os til ikke at overskride. Resultatet blev ganske naturligt, at de paagældende Lande uden Forhandling med os fastsatte Maanedskontingenter, som var langt mindre end de, vi ved Forhandling havde opnaaet. Man skal ikke forsøge den Slags Trick med England. Saa risikerer vi at miste Markedet helt og holdent.

Naar vort Landbrugs ledende Mænd i disse Dage taler om, at Englands Beslutning kommer som Lyn fra skyfri Himmel, er saadanne Paastande ganske uholdbare. Det maatte jo komme. Det var indlysende for alle, der kender noget til engelsk Mentalitet og engelsk Politik. Det blev indlysende den Gang den nationale Regering dannedes med Macdonald som »Chef« for en Regering, der hvilede paa en kæmpe-mæssig konservativ Majoritet. Den nationale Kamouflage er slidt svær tynd paa samme Regering. Det konservative forkromede Staal skinner igennem allevegne. Og Beslutningen om Kontingentering af Indførslen af udenlandske Landbrugsprodukter er utvivlsomt et sidste krampagtigt Forsøg paa at bevare Skindet af en national Regering. Det er nemlig et Kompromis. De konservative forlangte ganske anderledes drastiske Midler, og den lille liberale Fløj med Runciman i Spidsen stred bravt for at undgaa enhver Form for Fordyrelse af Fødemidler. Hvad England forlanger af os i Dag, er desværre kun en Forsmag paa de Krav, som en konservativ engelsk Regering vil fremsætte.

HVOR LIVET  
SÆTTES IND

Stormene har raset over Landet og over vore nærmeste Farvande, og Dagbladene melder med store Overskrifter om Forlis af Skibe og Tab af gode Søfolk, eller Redning i sidste Øjeblik af Skibsbesætninger, der har trodset Havets Vælde i Redningsbaadens Nøddeskaller. Naturens mægtige Kræfter lader sig ikke helt tæmme. Selv om Skibsbygningskunsten har hævet sig til Højder, man ikke drømte om for en Menneskealder siden, selv om Sik-

kerheden til Søs er blevet perfektioneret i den Grad, at en Passager i et Ruteskib løber mindre Risiko end ved nogen anden Form for Transport, saa rummer Søen altid Farer for dens Udøvere. Dog er Dødsfald ved Stranding og Forlis og anden Søskade, eller ved Overbordfald, eller ved andre Ulykkestilfælde mindre end de fleste tror. For Danmarks Vedkommende var der 58 Dødsfald af disse Aarsager i Aaret 1931 i Følge Søfartsministeriets Statistik. De allerfleste af de omkomne var Søfolk. Det er en trist Tribut til Elementernes vilde Rasen. Men disse Døde var dog en dansk Indsats i samfundsnyttig Gerning. Sammenlign dette Tal med Statistisk Departements Oversigt over Færdselsulykker i samme Tidsrum. Der dræbtes i Aarets Løb 245 Mennesker og kvæstedes 5,788, deraf 2,990 alvorligt. Avtomobilister og Motorcyklister har den herostratiske Ære at være Skyld i 217 af disse Drah og 4,478 af Kvæstelserne. Mon ikke næste Generation vil korse sig over vor Tids slagtersvenderaa Mangel paa Respekt for vore Medmenneskers Liv og Førlighed? Da vi sad paa Skolebænken, fyldtes vore Sjæle med Gru over Uhyret Minotaurus, der een Gang om Aaret krævede to Jomfruer i Blodoffer. Færdselsmolochens Juggernaut knuser og lemlæster mere end 16 Mænd, Kvinder og Børn om Dagen i dette Land. Og man vover at tale om Færdselskultur!

**KIELER-KANAL  
GEBYRERNE  
NEDSÆTTES**

*Dansk Søfarts Tidende* har i en Række Artikler paavist, at en meget stor Del af den skandinaviske og tyske Handelsflaade,

der tidligere benyttede Kieler-Kanalen, i det sidste Aarstid med økonomisk Fordel har foretrukket Ruten Nord om Skagen. Som vi kunde meddele for lo Uger siden, havde Kanalautoriteterne ladet udarbejde statistisk Materiale over de tyske og skandinaviske Skibe, der nu benytter den sidstnævnte Rute. Vi skrev i den Forbindelse: »Dette er Begyndelsen; næste Skridt burde i Kanalens og i Skibs-

fartens og i hele Kieler-Distriktets Interesse blive en radikal Nedsættelse af Gebyrerne.«

Fra vore Venner, Firmaet Sartory & Berger, Kiel, modtog vi i Lørdags den glædelige Meddelelse, at Lodsafgifterne i Kanalen er blevet nedsat med gennemsnitlig 20 Procent for Skibe, som laster, lossere eller indtager Bunkerkul o. s. v. De nye Gebyrer er for Skibe indtil 100 Netto Reg. Tons 3 RM.; fra 101 til 500 Tons 6 RM.; fra 501 til 1,500 Tons 10 RM.; fra 1,501 til 2000 Tons 15 RM.; og for Skibe fra 2,001 til 2,500 Tons 20 RM. For større Skibe stiger Betalingen med 5 RM. for hver 500 Tons, med 50 R.M. som Maksimum.

Manøvrer, der foretages paa Grund af Taage eller drifts-tekniske Forstyrrelser, er afgiftsfri.

**SURVIVAL OF  
THE FITTEST**

Efter hvad Scandinavian Shipping Gazette erfarer, har Likvidatoren for Dampskibsselskabet

Allantherhavet solgt deltes 2107 Brutto Tons Dampere »Polarhavet« til Finland for 80,000 Kroner.

Dette Salg er ganske illustrerende for den kortsynte »Survival-of-the-Fittest« Politik, der vedblivende følges i den internationale Skibsfartsverden. Her er et fortræffeligt Skib, der for fem Aar siden erhvervedes for 320,000 Kroner, og som nu altsaa overtages for en latterlig lille Sum af et finsk Rederi. Disse finske Rederier er i Forvejen meget gunstigt stillede i Konkurrencen med danske Skibe. Deres daglige Udgifter ligger saa langt under de danske Selskabers, og de skal altsaa kun forrente og afskrive paa en Anskaffelsessum, der ikke repræsenterer mere end en Fjerdedel af den normale Værdi. Det bliver ikke let for *the fittest* at konkurrere om de finske Trælaster med de finske Redere, der har erhvervet saa megen urimelig billig Tonnage i de sidste Maanedes.

## SKIBSFARTENS PRØVEKAMMER TIL SVENDBORG

Dansk Fiskeriforening har for Tiden liggende i Søfartsministeriet en Ansøgning om at faa oprettet et »Prøvekammer for Skibslus og Skibslanterner« saavel i Esbjerg som i Frederikshavn, skriver Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Da der er overvejende Sandsynlighed for, at saadanne Prøvekamre vil blive oprettet, har en Række Førere af vore mindre Skibe besluttet i Princippet at støtte Fiskeriforeningens Andragende, men saaledes, at de nye Prøvekamre bliver i Svendborg eller i Aarhus eller begge Steder.

Som Begrundelse for denne Betragtning har en Del Førere fremsat følgende over for Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

At det er omstændeligt og forbunden med Udgifter til Forsendelsesomkostninger og Emballage at sende Lanterner etc. til København,

at man ved Returneringen fra København risikerer ved Transporten med Bane eller Skib at faa Lanterner og Kompasser beskadiget,

at det er Tidsspilde for Skibene at maatte vente paa at faa Lanterner, Kompasser etc. tilbage fra København,

at Sejlskibsrederi-Foreningens Medlemmer i langt større Antal og meget oftere kommer til Aarhus og Svendborg, og

at Aarhus og Svendborg er centralt beliggende, saaledes at man som fragtsøgende kan sejle dertil og faa Lanterner og Kompasser ordnet i Ventetiden.

Denne Henvendelse er bl. a. underskrevet af Skibsførerne H. J. Jensen, m.s. »Vesta« af Fakse Ladeplads, K. Kristoffersen, Marstal, H. Jensen, »Agnete«, Longore, L. Mortensen, m.s. »Johanne« af Nykøbing F., og J. C. Hansen, Svendborg.

*Svendborg er det bedst egnede Sted*

Umiddelbart efter at Foreningen har modtaget denne Henvendelse, har den tilstillet Søfartsministeriet følgende Skrivelse:

»Idet vi hoslagt tillader os at fremsende vedlagte Skrivelse, undlader vi ikke at tilføje, at vi paa Rederiforeningens Vegne slutter os til Andragendet. Der er ingen Tvivl om, at de i vedlagte Skrivelse fremførte Synspunkter er rigtige og at et Prøvekammer i en af eller begge de nævnte Byer vilde være af stor Betydning for de mange Smaaskibe, som sjældent kommer til København. Imidlertid er vi ogsaa klar over, at det samme vil være Tilfældet for Fiskernes Vedkommende, saaledes at der for vort — Koffardiskibenes — Vedkommende vel næppe vil kunne blive Tale om mere end et saadant Prøvekammer, og vi vil da tillade os at anbefale Svendborg som det bedst egnede Sted, idet der i denne By findes baade en stor Navigations-skole og et Skibsinsektorat, og det tør formodes, at begge disse Institutioner vil kunne betjene Prøvekammeret i begge de nævnte Byer, men i Mangel deraf tillader vi os at anmode om, at der i hvert Fald maa blive lagt et saadant i Svendborg.«

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### HVEM SKAL FØRE DET NYE SKOLESKIB?

I Anledning af Bygningen af det nye Statsskoleskib og Spørgsmaalet om, hvem der skal føre det, har vi fra en gammel Skibsfører modtaget et længere Indlæg, hvoraf vi hidsætter følgende:

— Tillad en gammel Sømand at fremkomme med nogle Betragtninger i Anledning af det sidste Skoleskibsforlis (det tyske Skoleskib »Niobe«), ved hvilket saa mange Menneskeliv gik tabt. Det er det andet store Skoleskib, der i Løbet af et Par Aar er forlist, og hos Ikke-søkyndige kan den Tanke let opstaa, at der kan være mere Fare ved Sejlsads med et saadant Skib, der overvejende er bemanded med saa meget ubefarent Mandskab, end med andre Skibe.

#### Der maa Sejlskibs-Erfaring til

Jeg, der et helt Liv overvejende har sejlet i Sejlskibe af alle Størrelser, vil hævde, at Sejlsadsen i et Skib som vort nye Skoleskib kan foregaa med lige saa stor Sikkerhed som med ethvert andet Skib, naar det blot er under Kommando af en praktisk uddannet Fører med mangeaarig Erfaring som Kaptajn paa større Sejlskibe, samt med Officer af lignende Erfaring og Uddannelse. Kvantiteten af Mandskabet kan let erstattes af Kvaliteten, og de unge Mennesker vedbliver ikke at være lige ukyndige i Sejlmanøvrer og andet Arbejde om Bord.

Ved det tyske Skoleskibs Forlis blev det fremhævet fra tysk Side, at Kaptajnen var en af den tyske Flaades dygtigste Officerer, men det dækker ikke over Benævnelsen: *En dygtig Sejlskibsfører*. Det blev ogsaa fremhævet, at »Niobe«s Stabiliseringssevne var afprøvet af de mest kompetente Ingeniører, og at det havde Attest for at være sikkert mod Kæntring, men efter Beretningerne kom Uvejret saa pludseligt, at der ikke var Tid til Bjærgning af Sejlene, og man ser da igen her et Tilfælde, hvor Teori og Praksis støder sammen.

#### Teoretikernes Forglemmelse

Tilfældet »Niobe« viser efter min Formening, at en dygtig teoretisk Skibsfører har støttet sig til nogle teoretiske Beregninger, der ikke har kunnet bestaa deres Prøve, da de skulde anvendes i Praksis. Hvis dette ikke var Tilfældet, er det uforstaaeligt, at Vind og Vejr har kunnet komme saa pludseligt over et Skib, der ligger paa sin bedste Sejlkraft, at det har kunnet kæntrere. De Herrens Teoretikere har vel glemt, at der maa anvendes en anden Beregningsform for den Kraft, der udsætter et Skib for Krængning, naar det ligger ved Kaj, og den,

der virker, naar Skibet er udsat for Vinden ude paa Søen.

Tilfældet »Niobe« viser ogsaa, at Søen til alle Tider har Overraskelser af enhver Art, som fordrer den største Aarvaagenhed og Erfaring, og her er efter min Mening Sagens Kernepunkt, hvortil der først og fremmest maa tages Hensyn ved Valget af Fører til det nye Skoleskib. Uden at have mangeaarig Erfaring som Fører af et stort Sejlskib er en Mand efter min Mening ukvalificeret til at staa paa Broen af et saadant Skib, og jeg mener ikke, at en Mand er kvalificeret, fordi han i sin Ungdom har gjort nogle Rejser som Underordnet i saadanne Skibe eller for Aar tilbage har været Sejlskibsfører, naar hans Virksomhed før og efter den Tid ligger inden for Damp- og Motorskibsfarten. Her bevirker nemlig den mekaniske Drivkraft, at det ikke altid er nødvendigt til alle Tider paa Døgnet at have sin Opmærksomhed henvendt paa Forandring af Vinden.

Den bedst egnede Skoleskibskaptajn maa have mange Aars Førevirksomhed at se tilbage paa, og endnu er der Mænd inden for den danske Skibsførerstand, der er kompetente til at føre Skibet. Men Relfærdigheden byder, at de alle faar lige Ret til at søge Stillingen, og at alene deres Kvalifikationer bliver det, der bestemmer Resultatet.

»Politiken«.

### VOR HANDEL MED DANMARK.

Vi modtager stadig Klager over Valutavanskeligheder for norsk Eksport til Danmark. Det er gaaet mere eller mindre stærkt ud over de fleste norske Eksportprodukter.

Trods den danske Handelsministers Statistik synes Forholdet fremdeles at være utilfredsstillende.

At dette efterhaanden vil falde tilbage paa Landets egne Leverancer til Norge er selvsagt. Dertil trænges ingen kunstige Foranstaltninger. Det vil gaa der som i Tyskland, man lægger Importen Hindringer i Vejen, og saa opdager man, at Eksporten gaar ned.

Det er interessant at lægge mærke til, at netop de Lande, som ikke har grebet til kunstige Forholdsregler har kunnet opretholde sin Handel forholdsvis godt under den nuværende Krisetilstand.

Ud fra det Syn vi altid har haft og med de Erfaringer vi efterhaanden har faaet, mener vi, at kunstige Indgreb i Varcoinsættningen er af det onde. Vi vilde derfor meget beklage om de Lande, som vi har gamle Forbindelser med, skulde skabe en Situation som gør Modforholdsregler uundgaaelige.

Norges Handels og Sjøfartstidende.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 8. November 1932.

**D**EN FORLØBNE UGES LYSPUNKT MAA VEL SIGES AT VÆRE DEN FORØGEDE INTERESSE FRA DE FORSKELLIGE KORNMARKEDEDE MED DELVIS FORBEDREDE RATER OG DE RELATIVT GODE UDSIGTER FOR DEN NÆRMESTE FREMTID — FOR ENKELTE MARKEDEDE VEDKOMMENDE.

De spændende Valg i flere Lande indvirker i nogen Grad, for Amerikas Vedkommende maaske i høj Grad, paa Forretningslivet som Helhed, men Tilliden til bedre Tider naar Valgene er overstaet — heldig overstaet — vil forhaabentlig opveje hvad der i Mellemtiden sættes til og lidt mere. Ikke i lange Tider har der været saa mange Afslutninger fra River Plate, Australien, Donau og Pacific; dermed er ikke sagt, at disse Markeder er gode — snarere tvært imod, men efterhaanden som Forholdene afklaredes fæstnedes Raterne til en vis Grad og en selv nok saa lille Fremgang er selvfølgelig altid bedre end Stilstand.

TRÆLAST FRA ØSTERSØEN KAN NOTERE NOGEN BEDRING, KUL- OG KOKSMARKEDET LIGESAA, LIGESOM FRUGT FRA MIDDELHAVET OG ENKELTE ANDRE, MINDRE VÆSENTLIGE MARKEDEDE, TENDERER BEDRE.

### TRÆLASTMARKEDET

er som meddelt ovenfor en Smule bedre. I ganske enkelte Tilfælde er det lykkedes at gennemføre efter Forholdene exceptionelle Rater som f. ks. 47/- for 700 Fv. Props Umeå/Hull, men en gennemsnitlig Bedring paa 1/- à 2/- svarer mere til Virkeligheden. Fra de nordlige Lastpladser, hvor Isvanskelighederne snart sætter ind, maa der naturligvis regnes med extra Rater og en heldig Rejse kan give lidt Penge i Kassen.

Slutninger: 1,000 Std. Umeå & Søderhamn/London 34/- 32/6; 800 Std. Hernösand/London 33/3; 650 Std. Søderhamn & Ørnsköldsvik/Dunkirk 150 Frc.; 500 Std. Kemi/Bordeaux 189 Frc.; 700 Std. Raumo & Walkom/Paimbeuf 177½ Frcs.; 675 Std. Lovisa & Kotka/La Rochelle 170 Frcs.; 650 Std. Kotka/Ostende 225 Frcs.; 500 Std. Wiborg/Antwerpen 197½ Frcs.; 2,500 T. Træmasse Søderhamn/Bordeaux Kr. 10.

Leningrad har endnu en god Del Laster af enhver Beskrivelse og maa sikkert anlægge nogle gode Rater for at tiltrække Tonnagen.

### KUL, KOKS etc.

Der gaar ikke saa lidt Kul fra Tyskland/Holland til Irland og denne Trafik stimulerer andre Markeder i nogen Grad, selv om Raterne ikke undergaar nævneværdige Svingninger. — Til danske Havne rapporteres sluttet: Forth/Horsens 2,200 T. 4/9, Tyne/Hor-

## BEKENDTGØRELSE ANGAAENDE BRUGEN AF MØNSTRINGSBEVISER

I Medfør af § 11 i Sømandslov af 1. Maj 1923 fastsættes herved følgende Bestemmelser om Udfærdigelsen og Brugen af Mønstringsbeviser:

### § 1.

Naar en udenlandsk Sømand paamønstrer et dansk Skib her i Riget, vil der af Mønstringsbestyreren være at udfærdige et Mønstringsbevis for den paagældende paa de hertil bestemte, særlige Blanketter: I Udlandet udfærdiges Mønstringsbeviset af den udenrigske Tjenestemand paa Stedet, naar der af Skibsføreren eller Sømanden fremsættes Begæring herom; i saa Fald maa begge give Møde paa den udenrigske Repræsentations Kontor. Fremsættes saadan Begæring ikke, udsteder Skibsføreren Mønstringsbeviset, som derpaa underskrives af Sømanden.

Naar Sømanden afmønstrer, forsynes Mønstringsbeviset af Skibsføreren med en Paategning om Tid og Sted for Afmønstringen og om den Fart, i hvilken Skibet har været anvendt, og forelægges derefter, hvis Afmønstringen foregaar her i Riget, for Mønstringsbestyreren paa samme Maade som Søfartsbøger for afmønstrede Søfolk. Foregaar Afmønstringen i Udlandet, og findes dansk udenrigsk Tjenestemand paa Stedet, skal Beviset, naar Sømanden derom fremsætter Begæring, forelægges Tjenestemanden til Bekræftelse af Skibsføreren Underskrift. Findes der ingen dansk udenrigsk Tjenestemand paa Stedet, eller er Skibsføreren af andre tvungende Grunde forhindret i at faa sin Underskrift paa Mønstringsbeviset bekræftet af dansk udenrigsk Tjenestemand, skal Skibsføreren paa Sømandens Begæring forelægge Mønstringsbeviset til Bekræftelse for Tjenestemanden i den første Havn, Skibet anløber, og tilstille Sømanden Beviset efter den af ham opgivne Adresse.

De foranstaaende Bestemmelser kommer ogsaa til Anvendelse, naar en dansk Sømand, der ikke er forsynet med Søfartsbog, i Udlandet paamønstrer et dansk Skib.

### § 2.

Selvom Bekræftelse af Skibsføreren Underskrift om Afmønstring, hvor saadan Bekræftelse forlanges, ikke straks

kan fremskaffes, anses Afmønstringen foretaget den Dag, Skibsføreren Underskrift er dateret, men det er Skibsføreren Pligt at paase, at Mønstringsbeviset om muligt forelægges til Bekræftelse saa betids, at Sømanden kan faa det udleveret paa Tjenestemandens Kontor senest 48 Timer efter, at Afmønstringen har fundet Sted.

### § 3.

Mønstringsbeviset tjener som Bevis for den paagældende Sømands Fart med vedkommende Skib, og dets Udvisende kan for danske Sømands Vedkommende paa derom overfor en dansk Mønstringsbestyrer eller Konsul fremsat Begæring af denne overføres til en for vedkommende Sømand lovlige udstedt Søfartsbog.

### § 4.

Skibsføreren Overtrædelse af de ham ved denne Bekendtgørelse paualagte Pligter straffes efter Sømandslovens § 75.

### § 5.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Januar 1933.

### Skoleskibet søsættes i December

Antagelig i Begyndelsen af April Maaned vil Statens nye Skoleskib foretage Prøvesejlads, og derefter kan det første Hold af fremtidige Sømand blive taget ombord til Uddannelse.

Som bekendt bliver det bygget paa Nakskov Skibsværft, og Arbejdet skrider saa rask fremad, at Værftets Ledelse mener, at det allerede kan søsættes i Løbet af næste Maaned.

Ansøgninger om Stillingen som Skibets Fører skal være Søfartsministeriel i Hænde senest 1. December.

### FRAGTBERTNINGEN fortaet

sens 1,400 T. Koks 7/9d., Goole/Randers 800 T., Koks 8/3 d., Seaham/Fredericia 3,200 T. 5/- og samtidig 2,500 T. Kul 4/9d., Tyne/Nørresundby 1,200 T. 6/6d., Ayr/Aarhus 3,300 T. 4/4½d., Hull/Riga 2,400 T. 4/9d., Sunderland/Norrkøping 2,000 T. 5/-. London/god dansk Havn 1,450 T. Koks 7/4½d., Emden/Odense 1,300 T. Koks 7/3 d.

### MIDDELHAVET etc.

Til Trods for de meget vanskelige Afsætningsforhold holdes Markedet nogenlunde oppe, men Raterne er nede paa det laveste lave. Cardiff/Vest Italien har igen faaet Tonnage til 5/6 d. 5/9 d., Swansea/Genua (3,000 T.) 7/3, Marseille 8/-; Østkysten/V. Italien 5/10½d. 6/-, 3,000 T. 7/6d., Forth/V. Italien 3,800 T. 7/-, 2,300 T. 7/6 d. Danzig/V. Italien betaler kun 7/3 for smaa Baade, 7/- 6/7,000 T., 6/7½d. 10,000 T. og Rotterdam/V. Italien 6/3 6/6d., Marseille 7/6d. — De hjemgaaende Markeder er helt uforandrede, lige undtaget en noget bedre Tendens for Frugt og fra Donau. Fra sidstnævnte Marked betales en 3d. à 6d. højere for prompt, men der er mere Efterspørgsel og med Udsigt til Ishesværigheder i Begyndelsen af December kan der maaske løbes an paa et fastere Marked. Sortehavet har kunnet slutte til 9/3 per December — rigtignok 9,500 T., men alligevel: det er og bliver for lidt.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Wales/Montreal er sidst sluttet til 10/- 4,800 T. og for mindre, helt prompte, Baade opnaaes 10/6, maaske 11/-, men Risikoen er ogsaa stor, da St. Lawrence antagelig lukker »early December«. — Udgaende Montreal er fremdeles uanstændig daarlig betalende og det maa forbyse, at Tonnagen vil og kan sejle til 5¼ à 5½ c. A/R. 1/9d. U.K. 8/8½ c. Middelhavet. Nordstaterne og Gulfen har en minimal Efterspørgsel

til yderst lave Rater og Cuba/U.K. Cont. indikerer 14/6d. 14/9d. 8,000 T. prompt, 14/9 6,500 T. Novbr./Decbr.

*Pacific* har været bedre repræsenteret med Slutninger som: 7,500 T. U.K. Kont. Nov. 22/4½, tre 7,900 T. Dec. 22/9, 7,500 T. A/R Dec. 21/9d. og til Shanghai forventes yderligere Ordre paa Basis af \$2.35.

### SYDAMERIKA

Udg. Kulrater bevæger sig omkring 9/- 9/6d. B. Aires, 8/7½ 8/9d. Monte Video, 8/6d 8/9d. Rio og da det hjemgaaende Marked igen er fæstnet, vil det vel desværre ikke lykkes at drive Fragten højere i denne Omgang. Bedringen i det hjemgaaende Marked giver sig mere Udslag i en livligere Forretning end i Fremgang i Raterne, men nogle Rateforbedringer kan dog noteres — baade for prompt og Jan./Febr. — Helt prompte 5/6,000 T. Baade har faaet 15/- U. K. Cont., imod 14/6 og Jan./Febr. Tonnage 17/-, imod 16/6 16/9d.

### ØSTEN

EN NOGET BEDRE STEMNING GØR SIG GÆLDENDE. AUSTRALIEN/EUROPA HAR IGEN TAGET EN DEL TONNAGE TIL UFORANDREDE RATER OG TIL ORIENTEN ER SLUTTET EN HEL DEL (50,000 T. SKAL VÆRE SOLGT TIL KINA) BL. A. SYDNEY/SHANGHAI 13/-, SYDLANDET/SHANGHAI 15/- (BULK).

Vladivostock/R.-Hb. rapporterer parcel per Dec./Jan. til 31/3 og der er en Del Efterspørgsel fra Indien samt Birma, Java, Mauritius og Syd-Afrika.

### TIMECHARTER

Trip over: 7,950 T. del. S. Atlantic 75 c. del; 3,150 T. New York \$1.20. Vestindien: 4,200 T. 60 cents; 4,275 T. 65 cents; 2,400 T. 85 cents.



## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I SEPTEMBER MAANED 1932

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	8,741.9	2,888,917	46,914.6	4,916,436
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf ..	3,769.3	1,310,516	1,212.4	622,316
3. Træ og Trævarer .....	1,677.1	413,041	35,752.8	3,602,672
4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	204.7	137,410	258.9	27,813
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg og Frembringel-				
ser deraf .....	13,162.3	1,145,608	378,692.5	5,592,147
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,978.6	792,331	4,108.2	493,816
7. Erts, Metal & Metalvarer .....	18,380.5	1,852,592	1,601.7	685,593
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser ..	750.8	213,939	192.0	116,692
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,241.4	2,420,186	43.9	146,791
10. Beklædning, Galanterivarer .....	1.8	18,084	38.4	313,518
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	4,900	—	2,400
	49,908.4	11,197,524	468,815.4	16,520,194

Til Sammenligning med August Maaned skal anføres, at Indførslen da androg 32,028.5 T. til en Værdi af 9,762,054 G., her er for September Maaned altsaa en Vægtopgang paa over 50 pCt. og en Værdiopgang paa c. 13 pCt. Der er væsentlig Opgang i Indførslen af Brændselstoffer paa c. 300,000 G., Erts og Metaller paa c. 500,000 G., Tekstil paa c. 500,000 G.

Udførslen androg i August Maaned 399,958.2 T. til en Værdi af 15,253,030 G. Her gør sig altsaa ogsaa en omend ringere Stigning bemærkbar, nemlig med c. 15 pCt. i Vægt og c. 8 pCt. i Værdi. Der er en Stigning paa c. 900,000 G. i Levnedsmidler og nogen Stigning paa alle

de mindre betydelige Varegrupper, medens Hovedgrupperne Træ og Kul udviser en mindre væsentlig Nedgang.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 6,800 T. Sild, 1,000 T. Thomasmel, c. 2,200 T. animalsk Fedt og Olie, c. 8,100 T. Kul, c. 4,100 T. Koks, c. 10,000 T. Erts, c. 5,300 T. Svovkis, c. 1,900 T. Jern og Staal.

Blandt de hovedsageligt udførte Varer fremhæves c. 17,700 T. Rug, c. 15,000 T. Byg, c. 1,300 T. Ærter, c. 3,000 T. Sukker, c. 4,000 T. Sall, c. 1,200 T. Melasse, c. 366,400 T. Kul, c. 34,000 T. Træ, c. 8,300 T. Koks, c. 2,100 T. Brændselolie, c. 1,300 T. Smørelolie, c. 2,700 T. Chile-salpeter.

## TILBAGEHOLDELSERET OG SØPANTERET

## Højesteret fulgte ogsaa Skibsværftet

Spørgsmaalet om, hvorvidt Søpantret gaar forud for Tilbageholdelsesret, er i disse Dage blevet prøvet ved Højesteret. Det er to Kreditorer i Rederiet »Absalon«s Damper »Elsa L.« — Kaptajn H. F. Rasmussen og Dansk Kautionsforsikrings Aktieselskab — der har rejst Sagen mod Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri. Damperen gennemgik i sin Tid Reparationer paa Skibsværftet til et Beløb af 29,000 Kr. Da Rederiet imidlertid ikke var i Stand til at betale Reparationen, lod Værftet Damperen stille til Tvangsauktion og overtog den selv som ufyldstgjort Pantehaver for 17,000 Kroner.

De øvrige Kreditorer, der dels har Søpantret og dels 1. Prioritet i Damperen, hævdede, at Værftets Krav maa komme i anden Række. De to nævnte Repræsentanter for Kreditorerne anlagde derfor Sag mod Værftet til Dækning af dens Tilgodehavende. For Dansk Kautionsforsikrings Vedkommende lod Kravel paa 22,000 Kr.

Sø- og Handelsretten, der har haft Sagen til Paakendelse i første Omgang, frifandt Værftet. I Dommen konstaterede Retten, at Søloven ikke har afgjort Spørgsmaalet om, hvorvidt Pantretten gaar forud for Tilbageholdelsesretten. Det fremhævedes derefter, at Reparationerne var nødvendige for, at Skibet kunde generhverve sin Klasse, og at det ikke kunde sejle uden Klasse. Med denne Betragtning som Udgangspunkt fastslog Retten, at Tilbageholdelsesretten maa respekteres. I Henhold hertil blev Værftet frifundet.

Af Hensyn til de vigtige, principielle Momenter Sagerne rummer blev de siden appelleret til Højesteret.

I Mandags afsagde Højesteret Dom i denne interessante Sag. Den lød paa Stadfæstelse af Sø- og Handelsrettens Dom.

Højesterets Dom er i Virkeligheden af allerstørste Betydning og er egnet til at vække Opsigt i den inter-skandinaviske Søfart, skriver en af *Politikens* juridiske sagkyndige. Sørensen er som bekendt et Felt, hvor man lige fra de ældste Tider og til Dato har søgt at skabe nogenlunde ensartede Regler. I 1926 udfærdigedes den saakaldte Brysseler-Konvention, som de skandinaviske Lande har tiltraadt. Det har utvivlsomt været Mening, at den danske Sølov, der blev ændret efter Konventionen, vilde udtrykke, at i et Tilfælde som det foreliggende kunde Værftet ikke holde Skibet tilbage og kræve Dækning forud for Førsteprioriteten. I Sverige og Finland antager man da ogsaa, at Førsteprioriteten skal gaa forud.

Naar Højesteret giver Værftet Medhold, belyses ogsaa et andet interessant Fænomen, dette nemlig: er et Dampskib Løsøre eller fast Ejendom. Ved fast Ejendom er det som bekendt en ufravigelig Regel, at Førsteprioriteten selvfølgelig skal have Dækning før end Haandværksmestrene, der har repareret Ejendommen. Om Løsøre gælder det derimod, at den, der f. Eks. har foretaget en nødvendig Reparation paa en Bil, kan nægte at udlevere den og senere søge Fyldestgørelse i den for sit Tilgodehavende forud for eventuelle Førsteprioriteter. Højesteret antager altsaa, at der gælder samme Regler for Skibe som for Biler, en Antagelse, der altsaa maa virke betryggende for Skibsværfter og andre Reparører, men som unægtelig kan virke ubehageligt overraskende for Skibs-Pantehavere. Desuden betyder Dommen, at dansk Søren paa dette vigtige Punkt faktisk adskiller sig fra svensk-finsk, skønt man med Iver har tilstræbt at opnaa Retsenhed.

## PERSONALIA

## Kaptajn Hansen takker

Kaptajn Th. Hansen, s.s. Kirsten, anmoder os om at bringe Venner og Kollegaer hans og hans Hustrus hjerteligste Tak for den udviste Opmærksomhed paa deres Solvbryllupsdag den 17. Oktober, som har glædet dem meget.



### Det nye Dampskibsselskab i Svendborg

I det planlagte Dampskibsselskab, A/S Dampskibsselskabet »Øxenbjerg«, afholdtes der Tirsdag Eftermiddag konstituerende Generalforsamling i Svendborg, skriver Svendborg Amtstidende.

Paa Stifternes Vegne meddelte Landsretssagfører Elmquist, at der var tegnet ialt 100,000 Kr., men at Stifterne vilde henstille til Generalforsamlingen at vedtage, at Tegningen skulde fortsættes, indtil der var tegnet 150,000 Kr.

Dette vedtoges, ligesom Selskabets endelige Stiftelse vedtoges.

Til Bestyrelse valgtes:

Landsretssagfører A. L. H. Elmquist, Dir. P. M. Petersen, Dir. H. Povelsen, Dir. J. C. Madsen, Købmd. N. P. Rasmussen og Bestyrer Marquardsen, Vesterhæsing. Generalforsamlingen vedtog derhos at anmode Konsul Willemoes, Esbjerg, om at indtræde i Bestyrelsen, og vedtoges det ligeledes at vælge Konsul Willemoes til Medlem af denne.

Bestyrelsen fik Bemyndigelse til at købe Skib, saa snart den tilstrækkelige Kapital var tegnet.

Til Selskabets Formand valgtes Landsretssagfører Elmquist og til korresponderende Reder Skibsreder A. E. Sorensen.

Til Revisor valgtes statsaut. Revisor Th. J. Sandorff.

Landsretssagfører Elmquist takkede de tilstedeværende, fordi de ved deres Aktietegning havde støttet Sagen. Stifterne var ganske klare over, at det var sket for at bidrage til at skabe Beskæftigelse og for at bidrage til, at Svendborg ogsaa i Fremtiden kunde bestaa som Shippingby. Han haabede, at det Skib, man nu vilde købe, maatte blive Begyndelsen til Genopbyggelsen af Svendborgs Skibsflaade, saa Svendborg ogsaa i Fremtiden kunde bevare sit Prag af Skibsfartsby.

### Dansk Nautisk Almanak

Af Firmaet Ivar C. Weilbach & Co. er udgivet Dansk Nautisk Almanak for Aaret 1933, som i Lighed med tidligere Udgaver indeholder en fyldig Samling af astronomiske og nautiske Tabeller til Udregning af Observationer, bl. a. de saa meget benyttede H.O. og R.E. Tabeller, der i Opstillingen er meget praktisk affattede. I et Afsnit af Bogen har Navigationsslæger U.C. Boesen givet en udmærket Fremstilling af Deviationsformlens Udledning og i andet Afsnit har Hr. N. Juul Jensen behandlet Spørgsmaal om Havari som i sammentrængt Form giver Foren en ypperlig Vejledning i Forholdsregler, der skal iagttages i Havaritilfælde, ikke mindst dette Afsnit vil blive læst med Interesse af Navigatorerne, der skal iagttages for ikke at forøge Omkostningerne for Rederne, Lædnings-ejerne og Assurandørerne. Lidt Postfestum forekommer det derimod, at Bogen har optaget de internationale Sovejs Reglers og Nødsignalers Anvendelse i danske Skibe, paa et Tidspunkt hvor det kan forventes, at London Konventionen 1920 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen vil blive bragt til Anvendelse og medføre Ændringer i disse Regler; Udgiveren har dog været opmærksom herpaa, og den vedføjede Anmærkning henleder da ogsaa Læserens Opmærksomhed paa dette Forhold. Foruden Højvandsklokkeslet indeholder Bogen endvidere en Fortegnelse over Radiofonstationer, der udsender Tidssignaler og Vejrmeddelinger, og Navigatorerne vil utvivlsomt ofte faa Lejlighed

### TOLD STAVES ARBEJDSLØSHED

Forøget Toldbeskatning medfører uvægerligt formindsket Købeevne, ikke alene overfor de gennem Tolden fordyrede Varer, men ogsaa overfor andre Fornødenheder. Skal Husmoderen give flere Penge ud for de toldforhøjede Glasvarer, Porcellæn, Uldtrøjer etc., saa har hun færre Penge til Raadighed til andre Varer. Familien spænder Livremmen ind og nedsætter sit Forbrug, og mindre Forbrug giver større Arbejdsløshed.

til under den daglige Dont i Søen at søge hen til de mange gode Oplysninger, som Bogen indeholder.

### Driftsbudgettet for det nye, danske Stats-Skoleskib

De direkte Udgifter til Driften af det nye Stats-Skoleskib er anslaaet til ca. 130,000 Kr. aarlig, der fordeler sig saaledes:

Proviant og Messe .....	ca. 52,600 Kr.
Lønninger .....	- 45,500 -
Brændselolie og forskellige Skibsfornødenheder (Dæks- og Maskinstores) .....	- 7,000 -
Assurance .....	- 11,900 -
Lodspenge .....	- 1,300 -
Hospital og Medicin .....	- 3,000 -
Diverse .....	- 8,700 -
Desuden er til Vedligeholdelse afsat .....	- 15,000 -
Saaledes at det samlede Driftsbudget bliver paa i alt .....	ca. 145,000 Kr.
aarlig	
Til delvis Dækning heraf regnes med følgende Indtægter:	
Navigatorafgift .....	ca. 96,000 Kr.
Elevafgift .....	- 24,000 -
	I alt ca. 120,000 Kr.

Statens Andel i de aarlige Driftsudgifter bliver herefter ca. 25,000 Kr.

### 130,000 arbejdsløse

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indtegnede ledige den 4. November 135,000; heraf var 28,155 personligt tilmeldte (ikke-arbejdslededsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 131,065 og 27,083.

### Kampen om »Det blaa Baand«

Frankrigs og Italiens storstilede Forsøg paa at fravriste Tyskland Atlanterhavets »Blaa Baand« har ganske naturligt sat Sindene i Bevægelse i England, og fra forskellig Side har »man« krævet, at Arbejdet paa den kæmpemæssige Cunard-Liner genoptages. Dette har igen givet sig Udslag i mere eller mindre uvederhæftige Presserygter. I Mandags meddelte saaledes »News Chronicle« og »Daily Mail«, at Arbejdet ikke blot om kort Tid vil blive genoptaget paa den 73,000 Tons store Cunard-Damper »534«, men Selskabet vil bygge et Søsterskib. »New Chronicle« tilføjer, at dette er Resultatet af en omtrent afsluttet finansiel Overenskomst mellem Cunard-Selskabet, Bankerne og betydningsfulde City-Kredse, hvorved Selskabet vil blive i Stand til at rejse et langfristet Laan paa 8 Millioner Lstr. til lav Rente til Bygning af de to Skibe.

Cunard-Dampskibsselskabet erklærer, at Meddelelserne i Pressen om, at Arbejdet paa Damperen »534« vilde blive genoptaget om kort Tid, er bleven offentliggjort uden Bemyndigelse, og at Situationen, for saa vidt den berører Selskabet, vedblivende er nøjagtigt saaledes som skildret af Selskabets Præsident paa den aarlige Aktionærforsamling. Det tilføjes, at saa snart Selskabet er i Stand til at udsende en autoriseret Meddelelse, vil en saadan blive bragt til Offentlighedens Kundskab.

Under Arbejdslededsdebatten i Underhusets Møde i Dag erklærede Premierminister Mac Donald, at han havde anstillet en nærmere Undersøgelse angaaende Meddelelserne i Morges om Bygning af nye Cunard-Skibe, og det havde vist sig, at der ikke forelaa noget Grundlag for Meddelelserne. Han beklagede, at der var blevet vakt Haab, som straks maatte falde igen, og han udtalte, at hvis Kilden til de urigtige Meddelelser kunde findes, vilde der under en eller anden Form blive grebet ind.

### Sømænd med Revolvere og Giftstoffer

Frederiksstad Politi har arresteret to hollandske Sømænd, som var forhyret med et engelsk Dampskib, som forleden kom fra Rotterdam. Sømændene havde forsøgt at faa solgt en indsmuglet ny Revolver med Patroner. Desuden falbød de i en Restauration større Partier af saadanne Revolvere og Ammunition. Ligeledes falbød de Giftstoffer, Morfin, Kloroform og Æter. Ved en foretaget Undersøgelse om Bord fandt Toldvæsenet tre Æsker Morfin og en Flaske Æter, men ellers intet.

Skibet har faaet Tilladelse til at sejle, men der er afsagt Fængslingskendelse over Sømændene.

### »Beta« sælges i Dag

Ved Likvidations-Auktion sælges i Aabenraa i Dag s.s. »Delta« paa 2783 Brutto-Tons.

### Dansk Statslaan i England til Storstrømsbroen?

Angaaende Planerne om Optagelse af et dansk Statslaan i England i Forbindelse med Storstrømsbroen skriver »Dagens Nyheder«:

Tanken har ikke kunnet realiseres, fordi der eksisterer et ligefremt Forbud mod Fremlæggelsen af udenlandske Laan paa det engelske Marked. Efter hvad man meddeleer fra London, regner man nu med, at dette Forbud bliver ophævet i allernærmeste Fremtid, og et af de første Resultater heraf vil sikkert blive Udbydelse af et dansk Statslaan paa 2 Mill. Pund. Den oprindelige Plan for Broens Financiering var, at det engelske Firma, der skal bygge Broen, selv skulde skaffe Pengene. Det vilde, mener man dog nu, blive fordelagtigere, om den danske Stat direkte laante Pengene.

### Fristende og billigt

Vinteren staar for Døren og Længslen gaar mod varme Lande og lyse Strande. Naar Julen er vel overstaaet, kunde man ikke tænke sig en bedre Tur end den, Svensk Amerika Linien har planlagt for Maanederne Februar og Marts, eller seks Uger af disse to kedelige Maaneder. Med Luksusskibet »Gripsholm« gaar Turen til Troperne. Det forlader Göteborg den 9. Februar og vender tilbage den 28. Marts. Paa Turen anløbes Boulogne, Southampton, Casablanca i Marokko, de kanariske Øer, Dakar i Senegal, Kap Verde Øerne, Port-of-Spain paa Trinidad, Cartagena i Colombia, Colon i Panama. Havana paa Cuba, Kingston paa Jamaica, St. Pierre paa Martinique, Funchal paa Madeira og Lissabon, hvorfra der returneres til Southampton, Boulogne og Göteborg. Denne Tur tager ialt 46 Dage, og der tillægges 14,700 Somil. Billetpriiserne er fra 1375 Kr. regnet fra København og tilbage hertil. Forplejningen ombord er ens for alle Passagerer, der ogsaa har Adgang til samtlige »Gripsholm« Saloner og Selskabsrum m. m. Forskellen i Priserne er bestemt ved Kahytternes Beliggenhed, Størrelse og Udstyr. Af Hensyn til de danske Deltagere vil der blive sørget for tilstrækkelige Forsyninger af dansk Rugbrød, Øl og Akvavit. Paa de forskellige Pladser, hvor »Gripsholm« lægger til, foretages Landudflugter for rimelige Priser, der indbefatter Befordring, Maaltider, Entré'er og Honorar til Førere, Drikkepenge til Hotel- og Restaurantbetjening, Chauffører, Kuske o. s. v.

Alle nærmere Oplysninger, Brochurer m. m. faas iøvrigt i Akts. Dansk Rejsebureau, Amagertorv 24, som er Repræsentant her for Svenska Amerikalinen.

### Voldgiftskendelse fra Svendborg Havn

Den faste Voldgiftsret har afsagt Kendelse i en Sag, der var anlagt af Svendborg Importerforening mod Dansk Arbejdsmandsforbunds Svendborg-Afdeling.

Sagen drejede sig om Losning af en Ladning Solsikke-kager, og Klagerne gør gældende, at Lastens Beliggenhed i de forskellige Luger nødvendigvis er en delvis Ombytning af de forskellige Gæng. Da det var af Betydning at faa Losningen tilendebragt indenfor en vis Frist, varslede Modtageren Mandskabet i 3 Luger til Overarbejde indtil Kl. 9 Aften. Arbejderne nægtede imidlertid at gøre Overarbejde med den Molivering, at alle Gæng maatte losse, hvis der skulde losses over, ellers vilde der ikke blive noget Overarbejde. Arbejderne forlod derefter Arbejdet.

Klagerne gør gældende, at Vægringen ved at udføre Arbejdet har været overenskomstsstridig, og Voldgiftsretten giver dem Medhold heri og idømmer Arbejdsmandsforbundet en Bod paa 300 Kr.

### »Niobe«s Kaptajn frifundet

Skoleskibet »Niobe«s sørgelige Undergang kom i Torsdags for Retten i Berlin. Skibets Kaptajn anklagedes for ved manglende Forsigtighedsregler at være Skyld i, at Katastrofen fik saa frygteligt et Omfang, men frifandtes.

### Til Eftersyn hos B. & W.

Det Forenede's Amerikabaad »Frederik VIII«, Orient's Motorskib »Parana« og Dampskibsselskabet Progress' Dampner »Kejserinde Dagmar«.

### Tyske Redningsmænd

Fra Bremen meddeles, at »Norddeutsche Lloyd«s Dampner »Friderun«, der gaar i Fart mellem Hongkong og Ny Guinea, i de østasiatiske Farvande har reddet 24 japanske Skibbrudne og landsat dem i Manila.

### Statsbanernes forestaaende Stabelaføbninger

Den nye Motorfærge, Statsbanerne lader bygge ved Helsingør Skibsværft til Storebæltsoverfarten, vil efter den foreliggende Plan komme til at løbe af Stabelen sidst i denne eller først i næste Maaned. Omtrent samtidig bliver der paa Nakskov Skibsværft Stabelaføbning paa det nye Motorskib til Kalundborg-Aarhus Ruten. Begge Skibe skal efter Bestemmelsen indsættes paa Ruterne til Foråret 1933.

### Nyt Drogden Fyrskib

Inden Nytaar vil det nuværende Fyrskib »Drogden« blive ombyttet med et Fyrskib med elektrisk Fyr og Taagesignal samt udstyret med Radiofyr. Fyrskibet har 3 Master, og paa den midterste er den faste Fyrlanterne anbragt; der findes ingen Ballon eller anden Topbetegnelse paa Masten. Fyrkarakteren bliver uforandret. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12.5 Sm. Lysevne, 19 Sm. Fyret vil blive tændt om Dagen under usigtbare Vejforhold, d. v. s. naar Luftsirenen er i Virksomhed. Taagesignal afgives med Nautofon. Radiofyrets Rækkevidde bliver ca. 15 Sømil, og indgaar, som omtalt andet Sted i Bladet, i den ny Radiofyrgruppe.

### AARHUS HAVN

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

s.s. *Stockholm* af Hamhorg fra Hamborg med Soyebønner.  
s.s. *Tove* af København fra England med Kul.  
s.s. *Gothe* af Stockholm indladet Olie til Sverige.  
s.s. *Adolf Brott* af Göteborg fra Dakar med Jordnødder.  
s.s. *Taarnholm* af København fra Liverpool via København, Stykgods.  
s.s. *Convollaria* af Göteborg fra England med Kul.  
s.s. *Scandia* af København fra Glasgow med Kokes.  
s.s. *Katia* af Riga fra Gdynia med Kul.  
s.s. *Grundsee* af Hamborg fra Glasgow med Kokes.  
m.s. *Primero* af Oslo, 2668 Netto Ton, fra Argentina med Majs.  
s.s. *Rhone* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.

### Svendborg Havn

#### Indgaaede Skibe:

M.G. »Mercurius« af Troense fra Sønderborg med Stykgods. »Harold« af Guldhølm fra Nr. Sundby med Hvede. »Marie« af Graasten fra Aarhus med Hvede. Dpsk. »Blumenau« af Odense fra Hamborg via Randers med Stykgods. M.G. »Anna« af Kajnæs fra Sønderborg med Havre. »Kristine« af Thisted fra Nr. Sundby med Cement. »Esther« af Lohals fra Thisted med gl. Jern. »Lizie« af Svendborg paa Rejse fra Egersund med Mursten. »Sventine« af Egersund paa Rejse fra Egersund med Havre. M.S. »Prøven« af Hadsund fra Egersund med Mursten.

#### Udgaaede:

M.S. »Fremad I« af København til Helsingborg, ledig. Dpsk. »Tolo« af Saksøbing til Aabenraa med Restladning Sukker. M.G. »Hans und Grete« af Hamborg til Hamborg, ledig.

### Naval & Mercantile Outfitters

»SILVERVARER« giver Tilfredshed.

Før De køber andetsteds besøg da --

# SILVER'S

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og Iste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bate Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

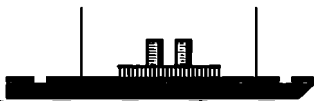
### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. 11. 32

LONDON.....	19,21	MADRID.....	47,85
NEWYORK.....	582,00	AMSTERDAM.....	234,20
BERLIN.....	138,15	STOCKHOLM.....	101,85
PARIS.....	22,95	OSLO.....	98,05
ANTWERPEN.....	80,90	HELSINGFORS.....	8,30
ZÜRICH.....	112,30	PRAG.....	17,50
ROM.....	29,90		

## POSITIONSLISTE PR.

8. NOVEMBER 1932



## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, pass. Skagen 7.11.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Leningrad 22.10.  
 m.t. *Aase Mærsk*, pass. Gibraltar 24.10.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 3.11. til Suez.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Rotterdam 29.10.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 15.11.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Gdynia forv. 15.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Suez 6.11. til Colombo.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Georgetown 15.11. til Montreal.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Los Angeles 1.11.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Ballimore 1.11.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Verde 28.10. p. R. t. Australien.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Cardiff 20.10.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 6.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Korsør forv. 8.11. til Kambo.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Menilla 5.11. til Hongkong.  
 s.s. *Askø*, Larsen, ank. Amsterdam 1.11.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 4.11.  
 m.s. Australien, Rasmussen, afg. St. Thomas 5.11. til Panama Canal.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Colon 1.11.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 7.11.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Filadelfia 2.11.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, afg. Konakry 5.11. til Hamborg.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Hull 5.11.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Gijon 31.10. til Dakar.  
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Gibraltar 6.11. p. R. t. London.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Tuborg 7.11.  
 s.s. *Brasilien*, Botsfeldt, afg. Newcastle 19.10.  
 s.s. *Bretland*, Pedersen, afg. Sunderland 5.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger forv. 14.11. til Centa.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Philadelphia 4.11.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Rio 1.11. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk* oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 12.11. til Helsingør.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Kbhvn. 2.11.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Marseilles 1.11. til Rotterdam.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Key West 5.11. p. R. t. Baytown.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 3.11.  
 s.s. *Cimbria*, Bøye, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Boston 6.11.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 5.11.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Hull 2.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Dover 7.11. p. R. t. Horsens.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 10.11.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Kbhvn. 8.11.  
 s.s. *Danhild*, Hirsch, afg. Horsens 3.11. til Leningrad.  
 m.s. *Danmark*, Hjerrum, afg. Suez 6.11. til Port Okha.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 4.11. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. N.folk 23.10. til Rotterdam.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 8.11. til Hobro.  
 s.s. *Duoro*, Hansen, afg. Libau 12.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akurerpi 8.11. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Clausen, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Hansen, ank. Kbhvn. 28.10.  
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Hamburg 1.11.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Aarhus forv. 12.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, afg. Casablanca 29.10.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Oslo 5.11.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Demarara 29.10.  
 s.s. *Ellensborg*, pass. Gibraltar 6.11.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Mariupol 28.10.  
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Galata 27.10.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 31.10.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

- s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Gdynia 6.11.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panama Canal 6.11. p. R. t. St. Thomas.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, pass. Panama Canal 23.10. p. R. t. Los Angeles.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Penang 4.11. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 11.11. til Newcastle.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Port Lyontey 6.11.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Kbhvn. 8.11.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenborg, afg. Kbhvn. 20.11. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Kbhvn. 6.11.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, afg. Newcastle 24.10.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Pedersen, pass. Kbhvn. 6.11. p. R. t. Grimsby.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Harburg 11.1. til Phila.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Glasgow 3.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. San Pedro 24.10.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Kbhvn. forv. 19.11. til Grange-mouth.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, pass. Christobal 6.11.

## H

- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Leningrad 30.10.  
 s.s. *Hajnia*, Lund, ank. Kbhvn. 6.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Rotterdam 31.10.  
 s.s. *Harald*, Thornung, afg. Danzig forv. 9.11. til Preston.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 14.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Windau 2.11.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Horsens forv. 9.11. til Nykøbing F.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Hull 11.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Barcelona 31.10.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Hamburg 6.11.  
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Dover 31.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Kbhvn. 7.11. p. R. t. West Hartlepool.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Odense 30.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Finisterre 8.11. p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Island*, Lydersen, ank. Kbhvn. 7.11.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Houston 1.11. til Rotterdam.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 m.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Bayenne 7.11. til Immingham.  
 s.s. *Java*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 28.10.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Skellefteå 2.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Sarpsborg 31.10.  
 s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, afg. Shanghai 19.10. til San Francisco.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Ushant 6.11.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. London 7.11.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea forv. 7.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Wilmington 31.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Henriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Riga 5.11.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 2.11. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Rotterdam 6.11.  
 s.s. *Laura Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. New York 8.10.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Cardiff 25.10.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Kotka 6.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. San Nicolas 7.11.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 7.11. til Dunkirk.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Port Said 4.11. til Rotterdam.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Råfsø 4.11.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 5.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Swansea 1.11.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Montreal 25.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Grangemouth 31.10.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Vlaardingen 4.11. til Scicilien.  
 s.s. *Maryland*, Kolster, afg. Santos 5.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Huelva 28.10.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 5.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Neinours forv. 8.11. til Algier.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antwerpen 28.10.  
 m.s. *Nicoline*, ank. Genou 29.10.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.11.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Antwerpen 2.11.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Leningrad 3.11.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Jurltorp, afg. Barcelona 16.11. til Valencia.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. London 1.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Dakar 29.10.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 8.11. til Korsør.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, pass. Mona 28.10. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Amsterdam 1.11.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Adelaide 3.11.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Hongkong 31.10.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Svendborg 5.11.  
 s.s. *Pulaski*, Barkowski, afg. Halifax 6.11.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 17.11. til Leith.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Hull 2.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Trondhjem 26.10.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 14.11. til Nakskov.

## S

- s.s. *Saga*, Jensen, afg. Antwerpen 15.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. New Orleans 18.10.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Leningard 18.10.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. 60 miles south Scilly Isles 6.11.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 7.11.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 12.11. til Gdynia.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Kalundborg 4.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Grays Harbour 4.11.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Hamburg 5.11.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 5.11. til Middelfart.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Reval forv. 8.11. til Riga.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



- s.s. *Skodsborg*, ank. Dundee 6.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 7.11.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Braila 6.11.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Leningrad 30.10.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg 10.11. til Aalborg.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Norfolk 4.11. til Havana.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hernøsand 1.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Casablanca 27.10.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John 2.11. til New Orl.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 12.11. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Jønson, afg. Aalborg forv. 17.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Sonderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sonderjylland Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. New Orleans 7.11. til New York.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 10.11. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 7.11. til Bordeaux.  
 s.s. *Tomsk*, Jakobsen, afg. Syracuse forv. 10.11. til Catania.  
 m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, pass. Finisterre 28.10. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Barcelona 31.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 9.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Livorno forv. 12.11. til Neapel.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 9.11. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 6.11.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. Kalundborg 11.11.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 5.11.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. New Port 1.11.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Vancouver B. C. 4.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Amsterdam 10.11.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Newcastle 29.10.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 23.11. til Gdynia.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Larvik 2.11.

## Y

- s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, ank. Makolahti 4.11.

## POSITIONSLISTE FOR SEJL



## SKIBE PR. 7. NOVEMBER 1932

- 3/m M/Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. West Harlepool 4.11.  
 3/m M/Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Charlestown 4.11.

- 3/m M/Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, pass. Gøteborg 4.11.  
 3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Kragerø 4.11.  
 3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Boston 7.11.

## 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN«

## A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND  
& Kalajoki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad  
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-  
schlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

## O HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

ULEABORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsredarforening, Sveriges Segelfartygsforening  
The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.  
SVANLJUNG

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 9. November 1932.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkotoror. Abonnementsprisen er 1 Kroue  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Brede- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs 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.

2118. Sverigo. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr slukkes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 44/2916. Stockholm 1932.)

*Furillen* Fyr paa  $57^{\circ} 46' 08''$  N.  $19^{\circ} 00' 27''$  E. vil midlertidig blive holdt slukket fra den 15. November 1932 til den 1. Januar 1934.

(E. f. S. Nr. 3/86 1932.)

2119. Sverigo. Landsort—Häradskär. Stora Juten Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 44/2915. Stockholm 1932.)

*Stora Juten* Fyr paa  $58^{\circ} 38' 07''$  N.  $16^{\circ} 19' 45''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $52^{\circ}$ til $73^{\circ}$ .                       | 5. Rødt, uforst. i Pej. fra $230^{\circ}$ til $242^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $73^{\circ}$ - $81\frac{1}{2}^{\circ}$ .                   | 6. Grønt i Pej. fra $242^{\circ}$ til $250^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $81\frac{1}{2}^{\circ}$ - $136\frac{1}{2}^{\circ}$ .        | 7. Hvidt i — - $250^{\circ}$ - $254\frac{1}{2}^{\circ}$ .     |
| 4. Hvidt, uforst. i Pej. fra $136\frac{1}{2}^{\circ}$ til $230^{\circ}$ . | 8. Rødt i — - $254\frac{1}{2}^{\circ}$ - $283^{\circ}$ .      |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 10/417 1932.)

2120. Sverigo. Svenska Björn Fyrskib WSW. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 44/2861. Stockholm 1932.)

Den sorte Stage med hvidt Bælte og en Ballon paa  $59^{\circ} 34' 18''$  N.  $19^{\circ} 49' 57''$  E., SE. for Grunden *Skeppstenarna*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest, uden nærmere Meddelelse, blive udlagt til Erstatning.

2121. Finland. Bottniska Bugt. Murgrund. Baake genopføres ikke.

(U. f. s. Nr. 30/769. Helsingfors 1932.)

*Murgrund* Baake paa  $62^{\circ} 13' 47''$  N.  $21^{\circ} 17' 31''$  E. vil ikke blive genopført.

(E. f. S. Nr. 41/1922 1932.)

2122. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Svartgrund. Fyrbaake ommalet.

(U. f. s. Nr. 30/779. Helsingfors 1932.)

*Svartgrund* Fyrbaake paa  $59^{\circ} 49' 53''$  N.  $21^{\circ} 23' 17''$  E. er malet rød og Jernkonstruktionen hvid.

2123. Finland. Skärgårdshavet. Lypertö. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 30/774. Helsingfors 1932.)

Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 31' 15''$  N.  $21^{\circ} 32' 30''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 31' 16''$  N.  $21^{\circ} 32' 35''$  E.

**2124. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Sømærker flyttet.**

(U. f. s. Nr. 30/776 og 30/777. Helsingfors 1932.)

1. Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 11' 43''$  N.  $21^{\circ} 33' 56''$  E. SE. for *Kokombrink* Fyr, er flyttet til  $60^{\circ} 11' 46''$  N.  $21^{\circ} 33' 56''$  E.

2. Den sort- og hvidmaledede Spirtønde med 2 sorte, [mod hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 05' 38''$  N.  $21^{\circ} 41' 52''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 05' 42''$  N.  $21^{\circ} 41' 54''$  E.

3. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 07' 22''$  N.  $21^{\circ} 43' 48''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 07' 20''$  N.  $21^{\circ} 43' 53''$  E.

**2125. Finland. Skärgårdshavet. Nådendal. Sømærker flyttet.**

(U. f. s. Nr. 30/773. Helsingfors 1932.)

1. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 28' 39''$  N.  $21^{\circ} 53' 43''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 28' 41''$  N.  $21^{\circ} 53' 43''$  E.

2. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $60^{\circ} 28' 39''$  N.  $21^{\circ} 47' 34''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 28' 38''$  N.  $21^{\circ} 47' 30''$  E.

**2126. Finland. Skärgårdshavet. Gullkronafjärden. Sømærke flyttet.**

(U. f. s. Nr. 30/775. Helsingfors 1932.)

Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $60^{\circ} 03' 38''$  N.  $22^{\circ} 10' 36''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 03' 35''$  N.  $22^{\circ} 10' 34''$  E.

**2127. Finland. Skärgårdshavet. Kimitokanal. Sømærker flyttet.**

(U. f. s. Nr. 30/778. Helsingfors 1932.)

1. Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 07' 30''$  N.  $22^{\circ} 53' 40''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 07' 28''$  N.  $22^{\circ} 53' 40''$  E.

2. Den sort- og hvidmaledede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $60^{\circ} 07' 20''$  N.  $22^{\circ} 53' 50''$  E. er flyttet til  $60^{\circ} 07' 25''$  N.  $22^{\circ} 53' 53''$  E.

**2128. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Spirtønder udlagt.**

(N. f. S. Nr. 45/3780. Berlin 1932.)

Som Afmærkning for Stengrunden mellem N.-Bassinets N.-Mole og *Oxhöft* Pynt er udlagt 2 røde Spirtønder paa nedennævnte Pladser:

a.  $54^{\circ} 32' 37''$  N.  $18^{\circ} 34' 06''$  E. b. 30 m  $264^{\circ}$  fra (a).

Afmærkningen er kun til Brug for Havnen.

**2129. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wick. Heisternest. Klokketønde inddraget.**

(N. f. S. Nr. 45/3781. Berlin 1932.)

Den rød- og sorttærnedede Klokketønde med rød Ballon og mærket „*Jast*“ paa  $54^{\circ} 41' 00''$  N.  $18^{\circ} 40' 48''$  E. er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 30/1439 1932. Kort Nr. 269.)

**2130. Polen. Danzig Bugt. Hela. Afmærkning forandret.**

(N. f. s. Nr. 45/3782. Berlin 1932.)

Den hvide Lys- og Fløjtetønde „*Hel S.*“ paa  $54^{\circ} 35' 30''$  N.  $18^{\circ} 48' 36''$  E. er ombyttet med en hvid Lys- og Klokketønde med S.-Topbetegnelse og mærket „*Hel S.*“. Fyrkarakteren er uforandret.

(E. f. S. Nr. 6/234 1932. Kort Nr. 269.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2131. Danmark. Sundet. Lossepladsen ud for Tuborg Havn. Afmærkning forandret.**

De 4 sorte Stager, der hidtil har afmærket en Losseplads til Brug for Aktieselskabet *Tuborgs* Fabrikker, er ombyttet med grønne Spidstønder.  $55^{\circ} 43' (50'')$  N.  $12^{\circ} 36' (18'')$  E.

(E. f. S. Nr. 42/1982 1932. Kort Nr. 303, 285 og 249. Danske Lods, Side 261. Søm.-Fort. Side 46, Nr. 10.)



2132. Danmark. Sundet. Flinteren. Søndre-Flint SE. Klokketønde inddraget. Klokketønden *Søndre-Flint SE*. paa c. 55° 36' N. 12° 50' E. er inddraget. (E. f. S. Nr. 30/1468 1932. Fyr-Fort. Nr. 298.)
2133. Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Havn udvides. Moler under Bygning. Opførelsen af en ny S.-Mole, der ligger S. for den nuværende S.-Mole, er paa-begyndt. Senere vil en Tværmole blive bygget N. efter fra den nye S.-Mole i Retning af N.-lige Havnehoved og en Bølgebryder umiddelbart E. for dette.  
Køge: c. 55° 27',<sub>2</sub> N. 12° 12',<sub>11</sub> E.  
(Kort Nr. 210 og 278. Havnelods, Side 94.)
2134. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvshaleløb. Oplysning om Afmærkning. *Ulvshaleløb* mellem *Nyord* og *Tyreholm* er afmærket, som følger:  
1. En Halmpræk paa 55° 01' (29") N. 12° 12' (50") E., ved S.-Siden af Indløbet til den 2,8 m dybe, gravede Rende.  
2. En Halmpræk paa 55° 02' (17") N. 12° 14' (06") E., ved E.-Siden af Løbet, ud for *Ulvshale SW.-Pynt*.  
(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 535. Søm.-Fort. Side 80, Nr. 34 a og 34 b.)
2135. Danmark. Smaalandsfarvandet. Færgeruten Masnedsund—Gaabense. Afmærkning forandret.  
1. De 3 hvide Stager langs Landgrunden E. for *Masnedsund* er inddraget og erstattet med en hvid Træboje paa 54° 58' (58") N. 11° 54' (48") E.  
2. Den gravede Rende med 2,5 m Vand ind til *Gaabense Bro* er paa E.-Siden afmærket med en hvid Stage med 2 Halmviske ved Yderenden paa 54° 56' (56") N. 11° 53' (03") E. samt 4 hvide Stager med 1 Halmviske.  
Ved Inderenden af Renden er paa W.-Siden udlagt en rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 56' (40") N. 11° 53' (05") E.  
(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 527 og 537 samt Tillæg Nr. 3, Side 76. Havnelods Side 61. Søm.-Fort. Side 82 og 83.)
2136. Danmark. Lille-Bælt. Lyngs Odde—Børup Sand. Damgaard Mølle nedrevet. *Damgaard Mølle* paa 55° 31' (30") N. 9° 40' (12") E. er nedrevet og vil ikke blive genopført.  
(Kort Nr. 318, 241 og 304. Danske Lods, Side 347.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2137. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund. Oplysning om Baakes Plads. *Sælgrund* Baake, Stang med Trekant med opadvendt Spids, staar paa 55° 50' (31",<sub>5</sub>) N. 10° 00' (15") E., c. 200 m i Baakelinien Retning fra den i Kortet angivne Plads og c. 1020 m fra Skæringspunktet mellem Linierne *Sejt Mark* Ledefyr overet og *Horsens* Ledefyr overet.  
(Kort Nr. 310, 304, 227 og 278.)
2138. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Stora Kalvsund. Nye Fyr tændt. *Hällsö Fyr* forandret.  
(U. f. s. Nr. 44/2917. Stockholm 1932.)  
Fyrbelysningen ved *Stora Kalvsund* er ændret, som følger:  
1. Paa SE.-Pynten af *Hönö* er paa 57° 41' 02" N. 11° 40' 36" E. tændt et Fyr, *Dannekroken övre Fyr*, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11,3 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyrrpæl med hvid Trekant med Spidsen nedad.  
2. Paa *Norra Dannekroksskäret* er paa 57° 41' 12" N. 11° 40' 34" E. tændt et Fyr, *Dannekroken nedre Fyr*, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,6 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrrpæl med hvid Trekant med Spidsen opad.  
Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 300 m, leder overet i Pejling 172° gennem *Stora Kalvsund*.

3. Paa E.-Siden af *Hönö* er paa 57° 41' 39" N. 11° 40' 15" E. tændt et Fyr, *Tångudden* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,8 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament.

Fyret lyser, som følger:

- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 195° til 235°.          | 4. Hvidt i Pej. fra 306° til 310°. |
| 2. Grønt, uforst. i Pej. fra 235° til 282°. | 5. Rødt i — - 310° - 327°.         |
| 3. Grønt i Pej. fra 282° til 306°.          |                                    |

4. *Hälsö* Fyr paa 57° 44' 00" N. 11° 39' 48" E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 168° til 177°.          | 6. Rødt, uforst. i Pej. fra 257° til 280°. |
| 2. Hvidt i — - 177° - 185°.                 | 7. Hvidt i Pej. fra 280° til 339°.         |
| 3. Rødt i — - 185° - 209°.                  | 8. Grønt i — - 339° - 348°.                |
| 4. Grønt, uforst. i Pej. fra 209° til 241°. | 9. Hvidt i — - 348° - 353°.                |
| 5. Hvidt, — - 241° - 257°.                  | 10. Rødt i — - 353° - 4°.                  |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 34/1633 1932. Danske Lods, Side 218.)

2139. Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Kaas Sand N. Sømærke forandres.

Den 1. December 1932 eller snarest derefter vil den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Kaas Sand N.*, paa 56° 38' (11") N. 8° 41' (42") E. blive ombyttet med en rød Stage med 2 opadvendte Koste.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 458. Søm. Fort., Side 65. Nr. 12.)

2140. Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Lys- og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 44/2918. Stockholm 1932.)

Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c. 58° 53' N. 10° 50' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1137 1932.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2141. Norge. Gavlfjorden. Andøy W.-Side. Åknes Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1932.)

Paa *Andøy W.-Side* er paa 68° 58' 36" N. 15° 26' 24" E. tændt et Fyr, *Åknes* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 14,8 Sm for hvidt, 13,2 Sm for rødt og 11,2 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa en 12 m høj Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |                               |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 1° til 6°. | 6. Hvidt i Pej. fra 144° til 150°. |
| 2. Hvidt i — - 6° - 17°.      | 7. Grønt i — - 150° - 157°.        |
| 3. Grønt i — - 17° - 138°.    | 8. Hvidt i — - 157° - 169°.        |
| 4. Hvidt i — - 138° - 140°.   | 9. Rødt i — - 169° - 186°.         |
| 5. Rødt i — - 140° - 144°.    | 10. Grønt i — - 186° - 193°.       |

Brændetid: 12. August—24. April.

2142. Norge. Gavlfjorden. Store Sandnes Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1932.)

Paa 68° 54' 05" N. 15° 25' 36" E. er tændt et Fyr, *Store Sandnes* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 9,5 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 342° til 344°. | 6. Hvidt i Pej. fra 94° til 97°. |
| 2. Hvidt i — - 344° - 360°.        | 7. Rødt i — - 97° - 147°.        |
| 3. Rødt i — - 360° - 48°.          | 8. Grønt i — - 147° - 170°.      |
| 4. Hvidt i — - 48° - 65°.          | 9. Hvidt i — - 170° - 177°.      |
| 5. Grønt i — - 65° - 94°.          | 10. Rødt i — - 177° - 184°.      |

Brændetid: 12. August—24. April.

**2143. Norge. Raftsund. Nordholmgrunnen Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1932.)

Paa den tidligere Jernstang paa *Nordholmgrunnen* ved SW.-Siden af *Nordholmen* er paa  $68^{\circ} 25' 51''$  N.  $15^{\circ} 09' 30''$  E. tændt et Fyr, *Nordholmgrunnen Fyr*, der viser rødt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,3 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyrlanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 12. August—24. April.

**2144. Norge. Sandtorgstraumen. Remma Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1932.)

Paa den tidligere Varde paa  $68^{\circ} 33' 49''$  N.  $16^{\circ} 31' 10''$  E. er tændt et Fyr, *Remma Fyr*, der viser hvidt Et-Blink c. hver 1<sup>s</sup>, Blink c. 0,2<sup>s</sup>, Mørke c. 0,8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 4,5 Sm. Fyrlanteren er anbragt paa en Jernstang paa Varden. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 12. August—24. April.

**2145. Norge. Feistenen Fyr. Oplysning om Radiofyr.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1932.)

*Feistenen* Radiofyr paa c.  $58^{\circ} 49',5$  N.  $5^{\circ} 30',7$  E., som har været under Prøvedrift siden den 10. December 1931, er nu overgaaet til almindelig Drift. Den største indrappoterede Afvigelse mellem Radiopejling og Retning, bestemt ved andre Observationer, er 2°.

Signaler og Sndetider er som før.

(E. f. S. Nr. 49/2819 1931.)

**2146. England. Themsen. Sheerness. Fyr og Taagesignal midlertidig fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1762. London 1932.)

*Cornwallis Ponton* paa c.  $51^{\circ} 26'$  N.  $0^{\circ} 45'$  E. er midlertidig fjernet sammen med det røde Fyr med En-Formørkelser og Taagesirenen.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2147. Frankrig. Raz de Sein. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1763. London 1932.)

1. En Grund med 16 m Vand ligger  $1,48$  Sm  $344^{\circ}$  fra *La Vieille Fyr*.
  2. — — — 16 m — — —  $1,42$  Sm  $203\frac{1}{2}^{\circ}$  — — —
- La Vieille Fyr*: c.  $48^{\circ} 02'$  N.  $4^{\circ} 45'$  W.

**2148. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Portland Fyrskib. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 43/2961. Washington 1932.)

Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Portland* paa  $43^{\circ} 31'$  ( $30''$ ) N.  $70^{\circ} 05'$  ( $38''$ ) W. afgives nu med Tyfon. Karakteren af Signalet er uforandret.

**2149. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Havn. Radiotaarn fjernet.**

(N. t. M. Nr. 43/2973. Washington 1932.)

Det S.-lige, c. 90 m høje Radiotaarn, *Charleston Marineværft*, er fjernet.  $32^{\circ} 51' 34''$  N.  $79^{\circ} 57' 50''$  W.

(Se Tillæg.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****2150. Cuba S.-Kyst. Xagua Bank. Klokketønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1770. London 1932.)

Klokketønden paa c.  $21^{\circ} 35'$  N.  $80^{\circ} 41'$  W., ved *Xagua Bank*, er permanent inddraget.

2151. Chile. Magellan Stræde. Narrow Bank. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 1771. London 1932.)  
Lystønden paa c. 52° 20' S. 69° 19' W., ved S.-Enden af *Narrow Bank*, er forandret fra at vise rødt Lys til at vise hvidt Lys. Iøvrigt uforandret.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2152. Italien W.-Kyst. Capo Noli Anduvning. Grunde.  
(A. a. N. Nr. 218/524. Genua 1932.)  
1. En Grund, kaldet *Stelle*, med 10 m Vand ligger paa c. 44° 10' N. 8° 23' E., c. 1000 m 97° fra *Torre di Punta S. Donato*.  
2. En Grund med 13,6 m Vand ligger c. 1150 m 103° fra *Torre di Punta S. Donato*.
2153. Italien W.-Kyst. Capo Mele. Grund.  
(A. a. N. Nr. 218/523. Genua 1932.)  
En Grund med 8,7 m Vand ligger paa c. 43° 57' N. 8° 11' E., 860 m 200° fra *Capo Mele Fyr*.
2154. Adriaterhavet. Isola Unio. Punta Uniotta (Vnetak). Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 222/529. Genua 1932.)  
*Punta Uniotta Fyr* paa c. 44° 37' N. 14° 14' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Iøvrigt er Fyret uforandret.
2155. Tripolis. Cirenaica. Ras-el-Hilal Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 224/540. Genua 1932.)  
*Ras-el-Hilal Fyr* paa c. 32° 55' N. 22° 11' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 36/2031 1931.)
2156. Tripolis. Ras el-Hallab (Sotara). Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 224/539. Genua 1932.)  
*Ras el-Hallab Fyr* paa c. 32° 48' N. 13° 48' E. har nu en Synsvide paa c. 16 Sm. Fyrbygningens Højde er 16 m. Iøvrigt er Fyret uforandret.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2157. Røde Hav. Eritrea. Assab Øhav. Isola Fatma. Fyr forandres.  
(A. a. N. Nr. 223/537. Genua 1932.)  
I Slutningen af 1932 vil *Isola Fatma Fyr* paa c. 13° 03' N. 42° 52' E. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 0,45<sup>s</sup>, Mørke 2,55<sup>s</sup>, Blink 0,45<sup>s</sup>, Mørke 2,55<sup>s</sup>, Blink 0,45<sup>s</sup>, Mørke 8,55<sup>s</sup>. Synsvide: 20 Sm.
2158. Bugten ved Aden. Italiensk Somaliland. Alula. Oplysning om Fyrs Plads.  
(A. a. N. Nr. 223/535. Genua 1932.)  
*Alula Fyr* er beliggende paa 11° 57' 53" N. 50° 45' 47" E., paa *Garesa W.-lige Pynt*.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2159. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Rio Stræde. Kendeligt Træ forsvundet.  
(B. a. Z. Nr. 252/2640. 's-Gravenhage 1932.)  
Det kendelige Træ paa *Karang Plasit* paa c. 1° 00',9 N. 104° 13',4 E. er forsvundet.

- 2160. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Rio Stræde. Tønde flyttet.**  
(B. a. Z. Nr. 259/2717. 's-Gravenhage 1932.)  
Den sorte Stumptønde med afstumpet Kegle E. for Øen *Soreh* er flyttet til 0° 51' 10" N. 104° 24' 16" E.
- 2161. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Banka Stræde. Tg. Lelari. Grunde.**  
(B. a. Z. Nr. 252/2639. 's-Gravenhage 1932.)  
1. Dybden paa 2° 47' 17" S. 105° 53' 01" E. er 17 m.  
2. — — 2° 47' 45" S. 105° 53' 10" E. er 17 m.  
Dybden mellem (1) og (2) er fra 22 til 26 m.
- 2162. Japan. Honshu W.-Kyst. Tsuno Sima eller Kado Sima (Double Wedge). Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1751. London 1932.)  
*Tsuno Sima* Fyr paa c. 34° 21' N. 130° 50' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 18 Sm.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2163. Danmark. Bornholm. Neksø Havn. Havnereglement.**  
Under den 29. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Neksø* Havn (c. 55° 03',7 N. 15° 08',7 E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.  
Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:  
a) Mod Nord og Øst: Nordre og søndre Mole.  
b) Mod Syd: En Linie fra S.-Enden af søndre Mole i Retning mod Bagfyret paa Havnepladsen.  
Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning N. til S. er følgende: Dokhavnen, Yderhavnen, Gl. Skibshavn samt 2 Baadehavne.  
I Indsejlingen til Havnen ligger paa Bunden et Lyskabel til Havnefyret og Sirenen, og der maa derfor ikke opankres her.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1933.  
(Havnelods, Side 133.)
- 2164. Storbritannien. Rorkommando forandres.**  
(N. t. M. Nr. 1557. London 1932.)  
Fra og med 1. Januar 1933 skal paa *britiske* Skibe anvendes *Starboard* (Styrbord) og *Port* (Bagbord) i direkte Betydning i Rorkommando.  
I den første Overgangstid bliver Kommandoen: „*Wheel to Starboard*“ eller „*Starboard the Wheel*“ samt „*Wheel to Port*“ eller „*Port the Wheel*“.  
Senere bliver Kommandoen kun: „*Starboard*“ og „*Port*“.

## Tillæg.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2165. Afrika N.-Kyst. Marokko. Kap Spartel. Taagesignal forandres.

(A. a. l. N. Nr. 44/1143. San Fernando 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil Taageknaldsignalet ved Kap *Spartel* Fyr paa c.  $35^{\circ} 47' N.$   $5^{\circ} 55',4 W.$  blive erstattet med et Taagesignal, der afgives med Diafon. Signalet bliver Fire-Stød hver  $1^m 30^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $3^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $1^m 13^s$ . Diafonen er anbragt ved den gamle Semafor c. 300 m S. for Fyret. — Hvis Diafonen skulde komme i Uorden, afgives som hidtil Taageknaldsignalet, Et-Knald hver  $3^m$ .

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE  
REFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85. GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street	
Blyth, 19, Ridley Street	
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	} Lamberte
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} Lambrose
Immingham, Dock Offices	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmald"  
 Amaliegade 38

## Jørgen A. Rasmussen

33, Amaliegade

Telegrams JORGARAS  
 COPENHAGEN K.

WORLD-WIDE SUPPLIES OF  
 Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towing  
 Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

— Naval &amp; Mercantile Outfitters —

"SILVERVARER" giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

## SILVER'S

en gros og en detail

Ekiperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bute Place, Dooka, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.



BRUG

## Holzapfel's

Bundfarver  
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

EVERY NAVIGATOR  
 must know the new Radio Bea-  
 con arrangement adopted at  
 the Conferences in London,  
 1931, and Stockholm, 1932.  
 The official Chart of the British  
 Isles, North Sea, English Chan-  
 nel and Baltic. Now ready. 3/.

Publishers:

## SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

AMALIEGADE 33, COPENHAGEN

DENMARK

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensachlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensachlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference og The Finnish Shipbrokers Association.

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,  
 København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.  
 Agent for Danske Sejlskibsredere's Protection Club, Svendborg.  
 Tel.-Adr. LENNART, WASA

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE:

VICTOREK

WASA

CODER:

ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
 Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
 Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &amp; The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
 Independent Stevedores



Members of The Association of Finnish Stevedores.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 47

FREDAG 18. NOVEMBER 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jehsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Buggerselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**UDVANDRING** Andetsteds her i Bladet offentliggøres Socialminister Steinckes Betænkning over Udvandring, og hans Nedsættelse af en Komité, der skal drage Omsorg for, at Udvandring kan finde Sted efter større Plan og mindre tilfældigt end hidtil.

Bestræbelser af denne Art er kun af det gode. Kan der ikke findes Arbejde til arbejdsvillige herhjemme, er det kun naturligt, at Staten bidrager sit til at hjælpe Landets Sønner ud af Arbejdsløshedens Nedværdigelse og Karakter-Ødelæggelse. Men let er en saadan Op-gave jo ikke. De fleste Landes Grænser er spærret, og hvor der endnu er Akces for Emigranter, er Klimaet som Regel af en saadan Beskaffenhed, at det ikke egner sig for danske, i alt Fald ikke for Haandens Arbejdere. Dertil kommer, at i de fleste af de sidstnævnte Lande bestaar Haandens Arbejdere hovedsagelig af farvede Folk, og det er nu engang i disse Lande en uskreven Lov, at farvede Folk og hvide Mænd ikke sættes til samme Arbejde. Og den Art Love gør man klogt i ikke at bryde.

Vanskeligheder af denne Art kan man selvfølgelig komme udenom ved at oprette danske Pionér-Kolonier i de Lande, hvortil Emigrationen tænkes iværksat. Men ogsaa paa dette Omraade maa man være forsigtig. Stater i Staten er ikke populære i noget Land, end ikke i de Lande, der ønsker Indvandring af gode og samvittighedsfulde Arbejdere som de danske. Man ønsker nemlig ogsaa, at de politisk set skal være gode Borgere — de danske i Amerika understreger altid yderst korrekt og yderst fornuftigt, at de er ikke Dansk-Amerikanere, men Amerikanere af dansk Oprindelse. Intet Sted i Verden har man Brug for Binde-strengs-Nationalister. Man kan ikke blæse og have Mel i Munden paa samme Tid.

Men en planmæssig Udvandring kan næppe iværksættes paa anden Maade end igennem smaa danske Kolonier, der til at begynde med maa være sig selv nok som de engelske Puritanere var det i sin Tid. Man skal bare passe paa, at disse Kolonier etableres paa en saa taktfuld Maade som mulig uden den græselige Avislyrik og de dumme Skaaltaler om, at her drager dansk Ungdom ud for at belære vedkommende Lands bagvendte Befolkning om dansk Landbrug o. s. v. Andre Folk vil ikke belæres, i alt Fald ikke af Udlændinge, der ikke kan klare sig i deres eget Land — hvor mange danske Skæbner i det Fremmede er ikke knust paa denne Selvglædens Klippe! Slige Kolonier bør ikke være Højskoler, men Start-Chancer for flittige og dygtige Mennesker, og fremfor alt ikke et Helle for arbejdssky og defekte Individider.

I Sydamerika har mange ment, at der ligger Chancer for dansk Ungdom. Det gør der sikkert ogsaa for dem, der har lidt Kapital at staa imod med og købe Jord og Redskaber for. Og selv da er det vanskeligt i Øjeblikket. Tag Argentina for Eksempel, et Land med de store Muligheder, et Land, hvor der sikkert ad Aare vil blive en god Arbejdsmark for dygtige Mennesker, ganske særlig dygtige Landmænd. Men i Øje-

blikket er Forholdene der mildest talt fortvivlede. Der eksisterer derude et Britisk Selskab, der arbejder hen paa en mere omfattende og mere intim Forbindelse med England og Argentina. Dette Selskab har interesseret sig for, at unge Englændere skulde emigrere til Argentina. Men i det sidste Nummer af *Britannica*, Selskabets officielle Organ, advares kraftigt imod at fortsætte Emigrationen, indtil Forholdene har afklaret sig Verden over. Ifølge dette Blad har Selskabet i Øjeblikket 300 arbejdssøgende arbejdsløse, og deres Antal forøges gennemsnitlig med 20 Mand om Ugen. Alle disse Folk er britiske Undersaatter, Folk der alle foruden deres eget Sprog (der i Modsætning til dansk har kommerciel Værdi derude) ogsaa taler spansk. Nogle af dem, dygtige Mennesker, har været arbejdsløse i over et Aar. I »Buenos Aires Herald« stod for nogle Uger siden et Avertissement: en engelsk Civilingeniør med 12 Aars praktisk Erfaring i Argentina, 35 Aar gammel, er villig til at tage en Stilling med 200 Papir Pesos pr. Maaned — hvad der i Købeevne svarer til 135 Kroner om Maaned her i Danmark. Op-muntrende er det ikke.

I Geneve beskæftiger man sig i den sidste Tid med Udvandringsproblemet, eller rettere med det meget vanskelige Problem: Re-Patriationen af Udvandrere. Med andre Ord at gøre Tilbagevenden til det gamle Land saa lidt pinlig og ydmygende og ødelæggende som muligt. Frygtelige Tilfælde af unødvendig Haardhændethed overfor arbejdsløse Emigranter er blevet undersøgt, og der har været ikke saa faa Sager om Tilbagesendelsen til deres Fædreland af dygtige og arbejdsvillige Mennesker, der i en Aarrække har slidt og slæbt i deres nye Land, og som nu har gjort sig skyldig i den Forbrydelse ikke at kunne finde Arbejde. Forhaabentlig finder man en Form for international Lovgivning, der vil umuliggøre slig Raahed.

Alle disse Vanskeligheder er ikke blevet fremsat for at levere et Bidrag imod Tanken om planmæssig Emigration. Tværtimod. Som allerede sagt er det en ansvarlig Regerings Pligt at gøre sit yderste for at hjælpe arbejdsvillige og dygtige Folk, der gaar til Grunde herhjemme i Arbejdsløshedens giftige Sump. Man maa blot gøre sig klart, hvor vanskeligt det er, og hvor stort et Ansvar, der kommer til at hvile paa den nedsatte Komité og dens Medlemmer. Det er rart at se,

at der blandt disse er en Mand som Generalkonsul Yde. Han kender Forholdene i en Række Lande, og Problemet har alle Dage ligget ham stærkt paa Sinde, og hvad mere er, han kender Mentaliteten i disse Lande og ved, hvorledes man skal spille paa den.

Der er forøvrigt et Land, som aldrig tages i Betragtning, naar Talen er om Emigration, et Land, som burde frembyde Chancer for dygtige Danske, særlig Landmænd. Det er Island. Dette Land, som har en Befolkning af 100,000 Mennesker, kunde, paastaas der, bære en Befolkning paa 1 Million. Island lider mere af Underbefolkning end af noget andet. Dets dygtige Befolkning er for faalallig til at bære de med selvstændig Administration forbundne Udgifter. En Emigration til Island har yderligere den Fordel, at danske Borgere i Island nyder samme Rettigheder som Islændinge, ligesom disse nyder de samme Fordele henede som danskfødte Borgere.

For Skibsfarten som for de andre Erhverv vilde en planmæssig Emigration paa større Linier betyde overmaade meget. Mange Hjul vilde blive sat i Virksomhed. Og selv om det er trist for en lille Nation som den danske at skulle sige Farvel til et stort Antal af dygtige, unge Mænd og Kvinder, der kunde gøre deres Land Ære hjemme, saa er det dog bedre, at der gives disse unge Mennesker en Mulighed for at skabe sig en anstændig Tilværelse derude end at de skal henslæbe deres Liv i nedværdigende og nedbrydende Arbejdsløshed herhjemme.

#### INGEN HAVNEAFGIFTER I SEVILLA

Firmaet Bjørn Rock Bjørge i Sevilla har indberettet til Norsk Rederforbund, at Sevilla Havne-væsen overfor Firmaet har bekræftet, at i Følge Dekret fra La Direccion General de Obras Publicas de Madrid er Rederne fra 28. Oktober i Aar fritaget for Havneafgifter, eller som de paa spansk hedder: »Impuesto de Desembarque de Mercancia« og »Impuesto de Embarque de Mercancia«, selv om Myndighederne maatte kræve disse af Skibets Agent eller Kaptajn.

## MÆGLEROPDRAGET ER ET SPECIELT KONTRAKTFORHOLD

### DOM VED OSLO BYRET

Firmaet Johnsen & Bergman fik i September 1931 et Cirkulære fra sin Mæglerforbindelse Marcel Lerbret i Paris, hvori blev frembudt Trælastfragt fra finsk Havn til Calais. I Cirkulæret var anført, at Fragten kunde slutes »bare til 20/—30/ (gull)« og Losningsomkostningerne var opgivet til 4/- pr. Std. for Planker og Battens og 5/- for Bord samt 4 d. i Dispatchpenge. Johnsen & Bergman forelagde Tilbudet for D/S. »Nordbo«s Rederi, Skibsreder C. Henry Smith og indledede Underhandlinger med ham. Disse resulterede i en Skrivelse fra Johnsen & Bergman til Smith, hvori Fragten opgives til franske Frcs. 195.— og Omkostningerne ved Losning til 4/- pr. Std. for D. B. og 5/ pr. Std. for B.-ds. samt 4 d. i Dispatch, og underhandlede med Lerbret som telegraferede: »Norbo bekræftes franske Frcs. 190.— Da Fragtslutningen ansaas i Orden, udfærdigede Lerbret Certeparti, hvori Fragten var opført med Frcs. 190.— og Losningsomkostninger, som skal betales af Skibet med Frcs. 26 pr. Std. for D.B. og Frcs. 31 for B.-ds. Dispatchpenge var opført med Frcs. 2 pr. Dag pr. Std. Da Rederiet blev opmærksom paa at Losningsomkostningerne var sat til henholdsvis Frcs. 25 og 31 i Stedet for 4/- og 5/- protesterede det overfor Johnsen & Bergman, som telegraferede Protesten til Lerbret. Denne svarede: »Rederiet faar Fragt i Guldvaluta. Losseomkostningerne maa blive samme Valuta, hvilket naturligvis underforstaet«. Rederiet truede med at annullere, men besluttede senere at udføre Rejsen under Protest. Rederiet, som hævdede at have maattet betale Frcs. 4557.— for meget i Losseomkostninger og Dispatch, søgte John-

sen & Bergman til at betale dette Beløb med Fradrag af Johnsen & Bergmans Kommission Frcs. 1147.—

Sagsøgeren hævdede, at Johnsen & Bergman maatte være ansvarlig i Henhold til Aftalelovens Paragraf 25. Sagsøgte gjorde derimod gældende, at Firmaet kun havde optraadt som Skibsmægler, og at Aftaleloven af denne Grund ikke kom til Anvendelse.

Retten fandt at maatte slutte sig til den af Sagsøgte hævdede Opfattelse angaaende Skibsmæglerens Ansvar i Relation til Aftalelovens Paragraf 25 og henviste angaaende dette Spørgsmaal til Afhandlinger i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender af Advokat Olaf Dahll og Direktør Jantzen samt til Knoph: Norsk Sjørett. Efter Rettens Opfattelse maatte Mægleropdraget anses for at konstituere et helt specielt Kontraktforhold, hvorfor Skibsmægleren kun kan anskues som en Mellemand mellem Parterne. Fuldmægtig for nogen af dem vilde han regelmæssig ikke være. Og i nærværende Tilfælde havde der ikke eksisteret nogen særlige Forhold, som berettigede til at anse Sagsøgte som en almindelig Mellemand, og der var i alt Fald intet Grundlag for at opfatte Sagsøgte som Fuldmægtig for Befragteren. Subsidiært havde Sagsøgeren bygget Søgsmaalet paa Ansvar, fordi Sagsøgte skulde have gjort sig skyldig i Forsømmelse med Hensyn til at give Rederiet nøjagtig Oplysning om Indholdet af Befragterens Tilbud, men Retten fandt, at der i saa Henseende ikke var noget at bebrejde Sagsøgte.

Sagsøgte blev frifundet.

Sagsomkostninger blev ikke tilkendt.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

i Oktober 1932

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i Oktober været 524,000 Registrertons større end i Maanedens forud, men 478,000 Registrertons mindre end i Oktober 1931. Forskellen i Tusinde Registrertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene for Oktober sammenlignet med:

	Sept. 1932	Okt. 1931
Nieuwe Waterweg .....	plus 144	— 261
Rotterdam .....	» 50	— 257
Antwerpen .....	» 181	— 135
Hamborg .....	» 199	— 82

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuws Waterweg udgjorde i Oktober 78.6 pCt. mod 83.0 pCt. i den foregaaende Maaned og 81.4 pCt. i Oktober 1931.

Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i Oktober: 46.13 til 53.87, i September: 48.41 til 51.59, og i Oktober 1931: 48.58 til 51.42.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold er de tre Havnes Andel:

	Okt. 1932	Sept. 1932	Okt. 1931
Nieuwe Waterweg .....	34.14	34.97	36.03
Rotterdam .....	(26.82)	(29.01)	(29.33)
Antwerpen .....	31.33	30.93	31.04
Hamborg .....	34.53	34.10	32.93

## Den diesel-elektriske Isbryder

Fra Kockums Værft i Malmø sesattes i Lørdags den nye svenske Statsisbryder »Ymer«, 4,300 Tons Displacement, Sveriges største Isbryder. Til Sammenligning kan oplyses, at den finske Isbryder »Jääkarhu«, der var her i København under den svære Isvinter for tre Aar siden, er paa 4800 Tons.

»Ymer« skal have diesel-elektrisk Maskineri, og dette bliver det kraftigste af sin Art, der hidtil er indbygget i et Skib. Det består af 6 seks-cylindrede, enkeltvirkende Firetaktsmotorer af Kockums M.A.N.-Type, der direkte er tilkoblet lige saa mange elektriske Ligesløjts-Generators, der driver tre elektriske Propelmotorer. To af disse skal drive de to agterste Propeller og en den forreste Propel. Maskineriet skal udvikle normalt 11,000 og max. 13,000 ind. Hestkræfter.

I de første 10 Maaneder var Tilførslerne til Rotterdam:

	Tons 1932	Tons 1931
Stenkul .....	688,000	898,000
Erts .....	1,801,000	3,260,000
Jordolier .....	536,000	693,000
Spiseolier .....	79,000	62,500
Korn .....	3,155,000	3,262,000
	Sække	Sække
Korn .....	2,243,000	2,998,000

## OVERSIGT

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i Oktober Maaned 1932, samt Antallet af udgaaende Skibe i samme Maaned

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Dampskibe)	Netto-Tons	med Ladr.	i Ballast
U.S.A. ....	15	52,238		13
Belgien .....	1	1,924		1
Brasilien .....	1	2,180		1
Danzig .....	4	25,939		2
Danmark .....	17	37,436		10
Tyskland .....	201	215,394	178	23
Estland .....	3	2,725		2
Finland .....	10	15,662		10
Frankrig .....	53	76,116	53	4
Grækenland .....	11	27,971	7	3
Storbritannien ..	205	308,431	163	40
Ungarn .....	1	2,371		1
Italien .....	14	38,897	7	3
Irland .....			1	
Japan .....	11	49,895		8
Jamaica .....				2
Jugoslavien .....	1	2,628		1
Lelland .....	1	948		1
Nederlandene ..	195	234,253	151	29
Norge .....	50	105,217	29	12
Panama .....	2	5,517		1
Polen .....	5	2,693		5
Portugal .....	2	4,705		1
Rumænien .....	1	2,794		1
Rusland .....	6	10,317		5
Spanien .....	3	8,568		3
Sverige .....	41	45,501	40	3
Total....	854	1,280,320	696	127

Ialt indgaaet i Oktober: 823 Skibe.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 15. November 1932.

Der har ikke været nogen iøjnefaldende Fremgang i Fragtmarkedet i den forløbne Uge, hverken i Rater eller Efterspørgsel DEN STØRSTE FORSKYDNING HAR FUNDET STED I DET HJEMGAAENDE LA PLATA MARKED — DET KUNDE HØJLIGEN TILTRÆNGES — OG DET LADER TIL, AT DET BLIVER BEDRE DAG FOR DAG. Prompt Tonnage har mest Interesse, men ogsaa 10/25. December Positioner, som ellers altid har været de vanskeligste, finder Aftagere til uafkortede Rater. For Januar/Februar noteres og sluttet til uforandrede Rater. MONTREAL HAR VÆRET NOGET BEDRE MED OP-GANGE PAA 1/4 à 1/2 C.; DONAU ER AFGJORT FASTERE, PACIFIC LIDT BEDRE, medens Australien nærmest er svagere til Europa, uforandret til Orienten. For Udgaaende Kul, Middelhavet saavel som Sydamerika, Nordamerika og Canada samt Nordøstersøen er Tonnagen gennemgaaende sparsomt efterspurgt og daarligt betalt.

## TRÆLASTMARKEDET

Fra de vanlige gode svenske og finske Lastepladser er der en moderat Efterspørgsel, men Raterne stiger ikke i Forhold til den Risiko, som Aarstiden bringer med sig, og de ekstra Rater, som opnaas fra Havne, hvor der maa regnes med Vanskeligheder af forskellig Slags, er vel fortjent. Kontinentale Importører har købt forholdsvis meget i den sidste Tid, og da Frigten

gerne betales i franske eller belgiske Francs eller Gylde, kan der ofte blive en Gevinst paa Kursen om ikke andet.

Slutninger: 800 Std. Hernösand/London 33/3. 750 Std. Hernösand/London 32/9d. 1,000 Std. Umeå & Søderhamn/London 34/-. 1,475 Std. Søderhamn/London 31/-. 1,000 Std. Raumo/London 30/-. 575 Std. Umeå/London 33/10. 600 Std. Sundsvall/London 33/-. 700 Std. Trångsund/Southampton 35/-. 2,000 Std. Domsjö & Skutskær/Sharpness 33/-. 600 Std. Sundsvall/Boulogne 36/-. 600 Std. Sundsvall/Hull 40/- gross. 600 Std. Uleåborg/Hull 42/6. 500 Std. Åbo/Zeebrugge 47/ Belgas.

3,400 T. Kotka & Wiborg/Rouen 9/4 1/2d., 1,600 T. f.o.w. og 15/6 Sundsvall/Toledo \$5.50, Lage Michigan \$6.

## KUL, KOKS etc.

Markedet er stillestaaende. Følgende Slutninger rapporteres: E.C./Vejle 2,100 T. 4/9d., Forth/Thisted 1,100 T. 6/6, Boness/Aabenraa 1,800 T. 5/-, Goole/Korsør 1,400 T. 5/9, Blyth/Nykøbing F. 1,400 T. 5/9d. Glasgow/Aarhus 1,500 T. Koks 7/-, Wales/Kbhvn. 3,000 T. 4/6d. 1,000 Losning, 4/7 1/2d. 800 Losning. Forth/Kbhvn. noterer 4/6 4/6 4/9d. 25/3,000 T., E.C./Lindholm Pier 4/6d. 2/3,500 T. Fra Danzig/Gdynia udskibes meget til Sverige og Norge, forholdsvis mindre til Danmark og hovedsagelig med Importørernes egne Baade samt lidsbefragtet Tonnage.

## FRAGTBÆRETNINGEN fortsat

## MIDDELHAVET etc.

Udgaende er uforandret, maaske en Antydning til det bedre i Efterspørgsel og noget fastere Tendens for enkelte Destinationer. E.C./Vest-Italien sluttet til ca. 6/-, Marseille 6/11d. 4.400 T., Øerne 7/3 2,000 T., Cardiff/V.-Italien 5/9 6/- store Baade, 6/3 7/3 smaa Baade, Barcelona 8/6d. 16/1,900 T., Malaga 8/- 1,500 T., Algiers 7/3 2,600 T. Ingen af de hjemgaende Markeder undergaar nogen væsentlig Forandring. Frugt betaler noget bedre, 21/- maaske 21/6d. 22/- 80/100,000 cbf. Jordnødder er stadig nede i ca. 20/- Saloum/Kont.. Oliekager Marseille/Danmark-Sverige 80 Frcs. 1,200 T. til 4 Havne, Esparto 15/6d. 16/-, Alexandria/Hull 9/9/6d., Sfax/Hull 8/6d. Sortehavet noterer kun 9/6d., men maa sikkert op i 10/-, Donau er stabil paa Basis af 14/- A/R, 14/6d. B/H, 16/9d. Danmark.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kornmarkedet fra Montreal har udvist en større Aktivitet, som er resulteret i Bedringer paa  $\frac{1}{4}$  c. à  $\frac{1}{2}$  c. per 100 lbs.; det er altid noget, men det tragiske er, at hele Fragten, f. Eks. til A/R, kun er ca.  $5\frac{1}{2}$  c., Middelhavet  $8\frac{1}{2}$   $8\frac{3}{4}$  c., Danmark 10 c.,  $\frac{3}{4}$  Lossehavne, U.K. 1/9d. per quarter. Ifjor betaltes  $8\frac{1}{2}$  c. A/R, 11 c. Middelhavet, 2/6d. U. K. Cuba/U.K. Cont. rapporteres til 15/6d. 5,500 T. prompt, 14/6d. 8,000 T. Novb./Dec. og San Domingo 14/- 6,000 T. Dec. Gulfen/Grækenland 3/-. Vancouver/U.K. Cont. er en Smule bedre: 7,500 T. Rotterdam 22/- U.K. 22/9d. Decb. 9,500 T. U.K. 22/9d. A/R. 22/- Jan.

## SYDAMERIKA

*River Plate.* Udgaende uforandret med yderst indskrænket Efterspørgsel. Heldgvis viser Forrentningerne og Raterne i det hjemgaende Marked en decideret Fremgang for November, delvis ogsaa December. Særlig sidst paa Ugen kom mange Afslutninger i Stand, bl. a. sik 7,200 T. 15/3 San Lorenzo/Liverpool, 7,000 T. 16/3, B. Aires/Bergen-Åhus range, 5,200 T. 16/-, San Lorenzo/U.K. Cont. 4,500 T. 16/3, 6,000 T. B. Aires/p.p. U.K. 14/3. Gennemsnitlig noteres Novb./Decb. Positioner i 15/- 16/-, Jan. 16/6 17/-, Basis n.a./U.K. Vont.

Hverken Chile eller Peru har noget at byde paa.

## ØSTEN

Australien/Europa har faaet et Par Baade exceptionelt billigt, men forhaabentlig kan Markedet holdes paa omkring de 26/3 26/6 Vest A., 28/6d. Syd A. Til Orienten er igen sluttet mange Baade til uforandrede Rater. Bønner Dalny/R/Hb betales med 26/6d. 27/- Decb. og Vladivostock kan muligvis bruge nogle Baade til 30/- 30/6 Decb. Java/U.K. Cont. ca. 24/- 24/6, Shanghai 10/6d. Durban/Pl. Said 5/6,000 T. Kul 10/- Majs Durban/U.K. Cont. nominelt 15/-, Option Cape Town 14/-.

## TIMECHARTER

Markedet er yderst stille. 10,170 d.w. del. Vancouver/redel. U.K. Cont. 6/- 4,000 T. Vestindien  $57\frac{1}{2}$  c. 2,400 T. Canada 90 s.

Tank er en Ubetydelighed bedre.

## Dansk Sagsanlæg mod Gøteborg-Rederi

Ved Gøteborg Raadhusest behandledes den 1. December en Sag, som Skibsmægler Otto Jespersen, København, har anlagt mod et herværende Rederi. Sagen drejer sig om et Skibskøb, angaaende hvilket Rederiet havde henvendt sig til Jespersen, som havde givet Anvisning paa et for Rederiet passende Skib. Rederiet forbigik senere Mægleren og henvendte sig direkte til Skibets Ejer, med hvem Forretningen afsluttedes uden Mellemand. Skibsmægler Jespersen har nu gjort Krav paa den mistede Provision.



## Dementeret Forlls

I Følge »Lloyd-List-Shipping Gazette« af 11. November 1932 ang. Dp. »Phemius« (som i »Ærø Avis« Lørdags-Nr. blev omtalt som totalt forlist i det Caribiske Hav) foreliger Telegram fra Tropical Radio Co. fra Dp. »Camden« (som sejler i Frugtfart) har denne Dampers modlagel Radiotelegram fra Dp. »Phemius«, hvorefter Skibet befandt sig paa 18 Gr. 12 Min. Nr. Br. og 80 Gr. 7 Min V. Lgd. Dampere har mistet Skorstenen, Lugerne og nogle Redningsbaade i Stormen. Med Mandskabet var alt vel.

Efter samme Blad (Lloyds List af 12. November) telegraferes fra Kingston-Jamaica: Kapt. paa »Phemius« radiotelegraferer den 10. November, at han venter at ankomme i Morgen (Fredag den 11.) til Kingston. Skibet er under Slæbning.

## Statsorganiseret dansk Udvandring

Da den oversøiske Udvandring fra Danmark i de senere Aar er sunket ned til et Minimum, og da dette Forhold spiller en ikke uvæsentlig Rolle for Arbejdsløshedens Størrelse herhjemme, er det selvsagt af største Interesse, at tilstedeværende Muligheder for en Forøgelse af Udvandringen udnyttes fuldtud.

I denne Henseende har Grosserer, Vicekonsul N. P. Pedersen overfor Socialministeren gjort gældende, at der formentlig vilde være gode Muligheder for at etablere en kolonivis Udvandring i større Stil til visse oversøiske Lande. Da denne Opfattelse er fremsat med stor Styrke og nærmest er blevet bekræftet ved de Oplysninger, nian har kunnet skaffe sig i Løbet af kort Tid, er det i et Ministermøde blevet bestemt, at Spørgsmaalet skal gøres til Genstand for nærmere Undersøgelse i et Udvalg paa 5 Medlemmer.

I Overensstemmelse hermed har Socialministeren under 7. d. M. nedsat et saadant Udvalg bestaaende af:

Departementschef R. Lassen, Formand, Folketingsmand Niels Frederiksen, Borgmester P. Hedebo, Grosserer, Vicekonsul N. P. Pedersen og Generalkonsul Yde.

Det vil være dette Udvalgs Opgave at undersøge, om Mulighederne for med Held at iværksætte en kolonivis Udvandring i større Stil er saadanne, at det vil være rigtigt, at Regeringen fører Sagen videre.

## PERSONALIA

Vi gratulerer —

Kaptajn H. L. Hansen, der tidligere førte Barkskibet »Alexandre Lawrence«, fylder den 21. November 75 Aar. Kaptajn Hansen, der ellers er bosiddende i Newquay, Cornwall i England, er nu paa Besøg paa Fanø, hvor han er født.

Kaptajn Gustav de Mylius, der er Fører i De Forenede Bugser Selskaber, bliver 50 Aar den 23. November.

Den 24. November bliver Kaptajn Otto Sætoft 80 Aar. Kaptajn Sætoft er bosiddende i Nykøbing Falster.

Den 30. November fylder Havnemester ved Københavns Havn, Kaptajn H. Chr. Hansen, 60 Aar. Havnemester Hansen overtog Stillingen som Havnemester i København efter Havnemester Bonde den 1. November 1923.

Den 2. December fylder Kaptajn Helge Rasmussen 60 Aar. Kaptajn Rasmussen har ført Kryolith Selskabets Skibe, »Fox I« og »Fox II«, og er fra den Tid kendt som en af de dygtigste og dristigste Grønlandsfarere. Paa Grund af svigtende Helbred forlod han Søen 1928 og er nu bosiddende i Birkerød.

Den 17. December fylder Kaptajn H. M. Madsen 50 Aar. Kaptajn Madsen var tidligere Fører i D/S Orion og er nu bosiddende i København.

## Dødsfald

Kaptajn N. M. Jessen, Nordby paa Fanø, er Onsdag Aften afgaaet ved Døden i sit Hjem efter flere Dages Sygdom, 58 Aar gammel. Efter at have taget de forskellige Grader til Søs og Navigationseksamen, sejlede han nogle Aar som Styrmand i »Ø. K.« og avancerede til Fører. Det første Skib han blev Fører af var »Kristianssted«, som han i 1903 sejlede fra Helsingør til Vestindien, derfra rundt Kap »Det gode Haab« ud til Ostindien. Senere førte han »Siam Steam« og »Malaya«. For 3—4 Aar siden lagde Kaptajn Jessen op og tog Bopæl i sin Hjemby hos sin gamle Moder og Søster. Med ham er en af Landets dygtige Skibsførere gaaet bort. Jessen var Svoger til afdøde Kaptajn Peter Harreby, Nordby.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

30,000,000 PUND STERLING I SUBSIDIER TIL  
SKIBSFARTEN

Rundt regnet anvender de Lande, der yder deres Skibsfart Statsunderstøttelse, £30,000,000 aarligt i dette Øjemed. De paagældende Lande ejer ca. 28,000,000 Tons Bruttonnage. Hvis England skulde understøtte sin Skibsfart paa samme Basis, maatte der hertil trækkes £21,000,000 ud af de engelske Skatleyderes Lommer. De ovennævnte fantastiske Tal bidrager deres til at vise den Handicap, de britiske Redere og Værfter arbejder under. Siden alle Nationer efter Krigen har forsøgt at gøre sig uafhængige af andre, ligegyldig hvor høj en Pris de har maattet betale herfor, og deres Produktionssføres naturlige Begrænsninger til Trods, er mange Hundrede Millioner Pund af offentlige Midler blevet ødet bort paa denne Maade, og dette Pengespild fortsættes stadig Aar for Aar. Det er maaske forstaaeligt, at det netop er Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien, der er blevet til Politikernes Yndlingslegetøj, thi saavel en Handelsflaade som en Krigsflaade bidrager til at øge den nationale Prestige. Ja, det er endog paa sine Steder blevet Mode at se op til et Land med historiske, maritime Traditioner, som søger igennem en Razzia paa Skatleyderes Lommer at skabe en Handelsflaade, der er tilstrækkelig til at transportere Halvdelen af Vareomsætningen mellem paagældende Land og de fremmede Lande, det staar i Handelssamkvem med, samt al Fragten mellem sig og sine Kolonier.

Nogle Økonomer hævder, at det er forsvarligt at give et begrænset Tilskud til den Del af Skibsfarten, der udelukkende paatager sig at forsyne vedkommende Land med vigtige Levnedsmidler og Raasoffer. Hvis for Eks. England, der besidder en uhyre oversøisk Fragt af denne Karakter, adopterede denne Politik, hvordan vilde det saa ikke gaa alle andre Søfartsnationers Fragtskibe? Der er i hvert Fald ikke nogen Undskyldning for at give Tilskud til hurtigtgaaende Atlanterhavsdampere. Den Tjenester, de yder, kan ikke siges at være væsentlig, og deres Drift er saa dyr, at ingen Søassurandør tør paalægge sig en saadan Risiko. Hvis et Selskab som Cunard-Linjen ønsker et Skib eller to for at disse kan træde i noget forødet Tonnages Sted, og Selskabet finder, at Situationen paa Pengemarkedet udelukker Hjælp derfra, vil Assistance fra Statens Side i Form af Laan ikke give Anledning til berettigede Indvendinger. Dette vilde være en ren og kær Handelstransaktion, saaledes som det var Tilfældet i sin Tid, da »Lusitania« og »Mauretania« blev bygget. Thi Nationen vilde vinde derved i Prestige og ikke tabe nogle Penge, thi Laanet vilde jo blive tilbagebetalt engang i Fremtiden sammen med en passende Rente. I Lighed med alle andre engelske Rederier, holder Cunard Linjen alle sine Skibe i Drift uden nogen som helst Støtte fra det engelske Finansministerium. Men for de franske, tyske, italienske og amerikanske Rutedampere Vedkommende er Stillingen en ganske anden. Kun faa af de Atlanterhavsdampere, der tilhører disse fire Lande, vilde i Øjeblikket være i Drift, hvis de paagældende Dampere Rederier ikke havde faaet Statstilskud af den ene eller den anden Art. Ingen af disse Statstilskud vil nogen sinde blive tilbagebetalt. Ej heller nøjes de paagældende Regeringer at give de mest fremtrædende Redere Hjælp til deres Drifts- og Vedligeholdelsesomkostninger, men

de gaar et Skridt videre og yder Tilskud til Bygningen af nye Skibe til Indsættelse paa Ruterne, hvorved Forholdene bliver endnu mere forvirrede, end de er i Forvejen. Indenfor denne sidste Kategori er »Bremen« og »Europa« delvis og »Conte di Savoia« og »Normandie« uden Forbehold et Udslag af national Arrogance, der er fuldstændig blottet for enhver Tilknytning til nogen som helst plausibel økonomisk Teori. Og desuden kan det med Rette hævdes, at da Storbritannien har behandlet de paagældende Lande, der ejer de nævnte Skibe, med en uhyre Mildhed, naar det gjaldt Betalingen af Krigsgæld til sig, disse Skibe i det væsentlige er blevet bygget paa den britiske Skatleyders Regning. Under al den Virak, der nylig var forbundet med »Normandie«s Stabelafsløbning, tænkte John Bull — hvis han da ikke er død under Forsøget paa at gøre alle tilfreds — maaske fuld af Beklagelse paa den Cunarddamper paa Clydefloden, hvis Bygning er blevet indstillet med en paafølgende Forøgelse af Arbejdsløsheden som Resultat, og det ikke alene i Glasgow, men i Landet som Helhed.

De engelske Redere, der sejler paa den nordatlantiske Rute, har de ugunstigste Forhold at arbejde under. De staar op imod en »unfair« Konkurrence. Lige siden Krigens Slutning har de kæmpet en ulige Kamp med udenlandsk statsunderstøttet Tonnage. De nævnte Lande, der synder mod de mest elementære økonomiske Lovs, der fremfor alt skulde gælde for et saa internationalt Erhverv som Skibsfarten, vil ikke med Føje kunne beklage sig, hvis England sætter alt ind paa at knuse en Konkurrence, der er økonomisk uforvarlig, moralsk og kommercielt usund og en staaende Trusel mod Verdenshandlens gunstige Udvikling, om ikke ogsaa en Trusel mod Verdensfreden.

*The Shipping World.*

## FEJL PAA BEGGE SIDER

Under denne Overskrift omtales i nærværende Blad Nr. 44 en Søretsdom, som fornylig er afsagt i København, hvori Damperens Fejl er, at Udkigsmanden først er kommet paa Bakken et halvt Minut før Kollisionen indtraf, uden at jeg dog kender de nærmere Omstændigheder i det foreliggende Tilfælde, kan jeg godt tænke mig noget lignende finde Sted i Størstedelen af vore danske Trampdampere.

Grundet paa Tidernes Ugunst, er jo Besætningernes Størrelse reduceret saa man i den Størrelse af Skibe, der udgør de fleste af vore Tramps, kun har 2 Drengene paa Vagten, som altsaa skal gaa fra Ror til Udkig og omvendt, Vedkommende kan let have noget at udrette, foruden han skal aflæse Loggen, purre ud, og andre nødvendige Ting der skal foretages, og Resultatet bliver, at Udkiggen ikke altid kan være paa Plads.

Den store Vægt, der i Søretterne lægges paa Udkigsmanden, stammer jo nok fra Sejlskibstiden, da jo Bakken var det eneste Sted, hvorfra der var nogenlunde fri Udsigt forefter, men alle vi, der kender de faktiske Forhold i en Damper, ved jo, at saa godt som alt forlængst er set fra Broen, før Udkigsmanden vaagner til Daad, og varskoer, og naar det ikke er i ligefrem tæl Taage, betragter man ham nærmest som et nødvendigt Onde, man kan blive hængt op for, hvis han ikke er der i paakommende Tilfælde, og har man ikke mindst 3 Mand paa Vagten, maa og skal Udkiggen blive mangelfuld, set med en Sørets Øjne, skønt det faktiske Forhold er at saa længe der er en paapasselig Styrmand paa Broen, er Udkiggen i gode Hænder, og en Mand paa Bakken, kan kun betragtes som et uvildigt Vidne i paakommende Tilfælde.

Hvis man ikke i Søretterne vil anerkende Forholdene som de er, saa bliver jo en Bemandsksskale nødvendig, da der ikke kan forlanges Umuligheder, og derimod er der jo stor Opposition fra den Side, som skal betale Gildet, hvilket er ret forstaaeligt, og vi huller os jo igen, som vi kan bedst, men man kan ikke vente, at all er, som det burde være, og som vi gerne vilde have det.

Et andet Spørgsmaal, jeg tit har tænkt paa, er, hvorledes man skulde forholde sig, hvis man traf et Skib i Havsnød, kan man da forsvare at sætte en Baad ud, be-mandlet med Folk, hvorefter maaske kun en enkelt kan ro med en Aare; gør man imet for at bjerge, bliver man hængt op, og gaar man hen og drukner Baadbesætningen, bliver man del ogsaa.

Vilde det ikke være formaalstjenligt at lade Søfolk faa et Kursus i at manøvrere en Baad i nogen Søgang, fremfor i dyre Domme at lære dem for Eksempel at sy Sejl, og gøre Røjer fast, som vi ingen har af. Jeg spørger blot?

N. A. Nielsen,  
Trampskipper.

## Tysklands Handelspolitik generer den tyske Smaaskibsfart

At den tyske Industri ofte og højlydt har beklaget sig over den tyske Told- og Kontingenteringspolitik og dens Virkninger m. H. t. at standse Udlandet i at købe tyske Varer, er en gammeltkendt Sag. Nu synes imidlertid ogsaa andre Omraader af det tyske Erhvervsliv at komme til at lide under den tyske Politik og dens Konsekvens. Efter Meddelelser, der er indgaaet her til Landet, skriver *Svendborg Amtstidende*, klager saaledes den tyske Smaaskibsfart stærkt over, at medens de tyske Smaaskibe tidligere har kunnet opretholde en lønnende Trafik ved at tage Fragter mellem danske Havne eller mellem disse og tyske Havne, har Forholdene nu udviklet sig saaledes, at det er saa at sige en Umulighed for en tysk Skipper at faa en Fragt mellem danske Havne. Følgen er blevet, at Beskæftigelsesforholdene inden for den tyske Smaaskibsfart er blevet stærkt forringede.

At man herhjemme med Tilfredshed ser disse Fragter gaa over til den danske Smaaskibsfart, er en Sag for sig. Men det er beledgende, at ogsaa den tyske Smaaskibsfart nu klager over, at den tyske Handelspolitik over for Udlandet, bl. a. Danmark, virker saa kraftigt, som Tilfældet er.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**

ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAET 1878)  
**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

## AALBORG

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon . 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**FREDERICIA**

TELEFON 929 .; BANKKONTO: FREDERICIA PRIVATBANK A/S  
TELEGR.-ADR.: "THURØEHANSEN", CODE: A.B.C. 5TH EDITION

## FREDERIKSSUND

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**A. J. HOLM**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSSUND**

TELEFON: 446  
TLGR.-ADR.: MÆGLEREN

Vandstand i Havnen 5,2 m.

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**

TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## HOLBÆK

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KJØGE

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**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

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

(Indehaver Konsul L. JEPSEN)

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

"Der er lang Vej —"

Kaptajn E. Juul-Hansen har i disse Dage paa Fremads Forlag, København, udgivet en Bog under Titlen: »Der er lang Vej —«. Bogen, der rummer 256 Sider, fortæller om en langtrukken Rejse med »Albertine« fra København til Island, om Sømandsliv og Sømandskaar. Iøvrigt er Bogens Titel om man saa maa sige, ret symbolsk; thi ikke blot hentyder den til hvor lang Vejen kan være for et Sejlskib paa en Rejse fra København til Island, men ogsaa at der er lang Vej for en ung fremadstræbende Mand fra »For« til »Agter«. Bogen viser Sømandens Vovemod og Konduite under Livets forskellige Forhold, i Storm og Stille.

P. K. P.

## AARHUS HAVN

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Ninfea* af Genoa, 28113 Netto Tons, fra Sortehavet via Aalborg med Oliekager.  
 m.s. *Femdale* af Oslo, 2450 Netto Tons, fra Ostindien med Copra.  
 s.s. *Wisla* af Gdynia, 1,840 Netto Tons, fra England med Kul.  
 s.s. *Orest* af Bremen fra Rotterdam med Copra.  
 s.s. *Carolina* af Gøteborg, 1434 Netto Tons, fra Sortehavet via Esbjerg med Korn.  
 s.s. *Oceanic* af Gøteborg fra Glasgow med Kokes.  
 s.s. *Susaa* af København fra Gdynia med Kul.  
 s.s. *Agnete* af København fra England med Kul.  
 s.s. *Indra* af Hamburg fra England med Kul.  
 s.s. *Taarholm* af København indladet Kartoffler til Middelhavet.  
 s.s. *Njord* af Oslo indladet Olie.  
 s.s. *Thyra* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.

## Forsvundet Skibsdreng

Den 15 Aar gamle danske Skibsdreng Leo Johansen fra Fartøjet »Lidsø« har været savnet, siden »Lidsø« den 4.

November ankrede op ved Shoreham. Han udtrykte da Ønsket om at gaa i Land for at foretage nogle Indkøb og fik Landlov. Han taler ikke Engelsk.

»Lidsø« er et Motorskib, dets Mægler er Firmaet Andersen og Søn, København.

Da Skihet tidligere tilhørte Firmaet Laur. Nielsen, Nyborg havde det Navnet »Margrethe«.

## I Aarhus Havneudvalg

forelaa forleden en Regnskabsekstrakt pr. 1. November, hvoraf det fremgik, at Havne- og Bropenge siden den 1. April har udgjort ialt 865,311 Kr., hvoraf i Oktober Maaned 135,690 Kr. Efter at Bropengene var dalet lidt fra April til Juni Maaned, har de siden vist stigende Tendens, og Oktober Maaned har givet den største Indtægt.

## 138,800 Arbejdsløse

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indlegnede ledige den 11. November 138,806; heraf var 29,389 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 135,000 og 28,155.

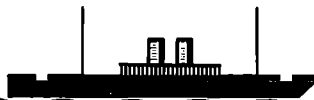
## En 15,000 Tonner fuldstændig ødelagt af Ild

Den 15,000 Tons store Dampet »Pieter Corneliszoon Hooft«, der laa i Amsterdam Havn, er bleven fuldstændigt ødelagt ved en Brand, der menes opstaaet ved Kortslutning. Ingen Mennesker kom til Skade.

## Engelske Kullæmperes Løn nedsættes.

Skibsrederne i England havde forlangt en Nedsættelse af Kullæmpernes Løn med ti Procent. Ved et Fællesmøde i London for nogle Dage siden blev det vedtaget, at Lønningerne skulde nedsættes med 5 Procent fra 1. Januar 1933.

## POSITIONSLISTE PR.



15. NOVEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Garston 13.11.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Leningrad 11.11. til Rotterdam.  
 m.l. *Aase Mærsk*, ank. Montreal 9.11.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 3.11. til Suez.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Rotterdam 29.10.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. B. Aires forv. 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Gdynia forv. 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Aden 10.11. p. R. l. Colombo.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Montreal 9.11. til New York.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Seattle 10.11.  
 m.l. *Anna Mærsk*, ank. New York 6.11.  
 m.s. *Annan*, Skjoldam, pass. Cape Verde 28.10. p. R. l. Australien.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Lissabon 9.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Cardiff 5.11.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Oslo 11.11. til B. Aires.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Shanghai 13.11. til Yokohama.  
 s.s. *Askø*, Larsen, ank. Tynen 11.11.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Naura 4.11.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Panama Canal 9.11. p. R. l. Angeles Harbor.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, afg. Newcastle forv. 15.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn. Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. La Libertá 5.11.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 18.11. til Vestnorge.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Filadelfia 2.11.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, afg. Kouakny 5.11. til Hamburg.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Immingham 11.11. til Halden.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Dakar 13.11. til Las Palmas.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Rotterdam 13.11.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Esbjerg 14.11.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 12.11.  
 s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Newcastle 19.10.  
 m.s. *Bretagne*, Pedersen, afg. Montreal 11.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 11.11.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Ceuta 15.11. til Melilla.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. New York 12.11. til Le Havre.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Rio 1.11. til Kbhvn.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charko*, Holst, afg. Antwerpen forv. 18.11.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Kbhvn. 2.11.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamburg 13.11.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Baytown 10.11.  
 m.s. *Chr. Sass*, Slausen, ank. New York 3.11.  
 s.s. *Cimbria*, Clausen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Boston (Lincs) 6.11.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape of Good Hope 5.11.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Hull 2.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Horsens 11.11.

## D

- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 19.11. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Kotka 12.11.  
 s.s. *Danhild*, Hinsch, ank. Leningrad 7.11.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden 11.11. til Port Okha.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Race 12.11. p. R. l. Balon Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. 15.11. til Horsens.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 22.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Kbhvn. 21.11. til Königsberg.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Clausen, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, afg. Kbhvn. forv. 19.11. til Middelhavet.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Barrow in Furness 7.11.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antwerpen forv. 19.11. til Casablanca.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Nørresundby 9.11.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. 11. 32

LONDON.....	19,24	MADRID.....	47,65
NEWYORK.....	581,25	AMSTERDAM.....	233,80
BERLIN.....	138,40	STOCKHOLM.....	102,15
PARIS.....	22,95	OSLO.....	97,75
ANTWERPEN.....	80,70	HELSINGFORS.....	8,42
ZÜRICH.....	111,75	PRAG.....	17,35
ROM.....	29,95		

s.s. *Elie*, Clausen, ank. Kbhvn. 13.11.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Demarara 29.10.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Barcelona 9.11.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Oran 8.11.  
 m.l. *Emma Mærsk*, pass. Galata 27.10.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 31.10.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Stavanger 12.11.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Calamata 3.11.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 9.11. til Southampton.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, ank. Los Angeles 5.11.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, afg. Colombo 9.11. til Suez.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. forv. 21.11. til Nakskov.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, pass. Kap Finisterre 14.11.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Halstavik 13.11.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenborg, afg. Kbhvn. 20.11. til Oslo.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Leningrad 10.11.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, ank. Montreal 9.11.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 19.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Pedersen, ank. Grimby 10.11.  
 s.s. *Georgia*, Herskind, afg. Harburg 1.11. til Phila.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, afg. Glasgow 12.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, pass. Panama 3.11.  
 s.s. *Gorm*, afg. Grangemouth 16.11.  
 s.s. *Gronland*, Meinerlz, ank. Beyrouth 12.11.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagl.  
 m.s. *Guldborg*, pass. Mona Island 10.11.

## H

s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Kbhvn. 14.11. til Garston.  
 s.s. *Hafnia*, Lund, afg. Randers forv. 15.11.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Hamburg 7.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Rotterdam 4.11.

s.s. *Harald*, Thornung, afg. Garston forv. 25.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Kbhvn. 24.11. til Aalborg.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Windau 9.11.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 19.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 17.11. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Almeria 8.11.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 11.11.  
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Dakar 9.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. West Hartlepool 10.11.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Kbhvn. 7.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Dunkerque 12.11.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Montreal 14.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 18.11. til Leith.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Norfolk V. 10.11.

## J

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Leningrad 4.11.  
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Immingham 12.11. til Kbhvn.  
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Hamburg 24.10.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, ank. Antwerp 13.11.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Gefse 9.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Sarpsborg 8.11.  
 s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jyllandia*, Andersen, ank. San Francisco 9.11.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Barcelona 13.11.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. London 12.11. til Methil.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 15.11. til Aalborg.  
 s.s. *Kentucky*, afg. Fr.havn forv. 19.11. til Grangemouth.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. New York 6.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Grangemouth 14.11.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Manchester forv. 16.11. til Liverpool.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**  
 Telefon 1047 - 2161      Telegram-Adr.: BACH

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
 INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**  
 Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
 Telegram-Adresse: Broker

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**  
 INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
 STATAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**  
 TELEFON: 14 & 33      TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«  
 STATSTELEFON 33

**CARL HASSAGER & CO**  
 Indehaver V. H. NISTED  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**  
 Telefoner 91 & 92      Telegr. Adr. "Hassager"  
 Statstelefon 17

## RUDKØBING

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**  
 TELEFON: 30 (2 Ledninger)      TELEGR.-ADR.: »FRIIS«  
 STATSTELEFON: 30

**ERIK ANDERSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 Telegramadr.: L'LOYDS      Telefoner:  
 Skibsmægleren      SUB AGENCY      169 - 173  
 Mægleren privat  
 120  
**RUDKØBING**

## SVENDBORG

**C. HOPPE**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**  
 TELEFON: 988 - 1663      TELEGR.ADR.: "HOPPE"

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**  
 TELEGRAM-ADR.: SHIPPING      TELEFONER: 1151-955  
 THE BOE CODE      PRIVAT: 1551



## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Finisterre 13.11. p. R. t. Mar-seille.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Ivgit 30.10.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Buenos Aires 3.11.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Cardiff 25.10.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Grimsby 12.11.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. London 14.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Wiborg 15.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. B. Aires forv. 17.11. til Kbhvn.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 14.11. til Havre.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Port Said 4.11. p. R. t. Rot-terdam.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Råfsø 7.11. til Rouen.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 18.11.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Trinidad 8.11.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Rotterdam.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Dunston 11.11. til Mariager.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Vlaardingen 4.11. til Sicilien.  
 s.s. *Maryland*, Hansen, afg. Santos 5.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Fredericia 5.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Nakskov 11.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Valencia forv. 25.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Dewenthaugh 11.11.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Genoa 8.11.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.11.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, afg. Antwerpen 10.11.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Leningrad 11.11. til Leith.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Smyrna 13.11.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Jarltorp, afg. Barcelona 16.11. til Valencia.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. London 1.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Cape of Good Hope 13.11.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Odense forv. 15.11. til Vejle.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, pass. Azores 9.11. p. R. t. Rot-terdam.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Goole 12.11.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Adelaide 9.11. til Moji.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Manila 8.11.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 14.11.  
 s.s. *Pulaski*, Borkowski, afg. Halifax 6.11.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 17.11. til Leith.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Grimsby 7.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Aalborg 8.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 18.11. til Newcastle.

## S

- s.s. *Saga*, Jensen, afg. Antwerpen 16.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. New Orleans 20.10.

- s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Leningrad 12.11. til Dundee.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Azorerne 10.11. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus forv. 14.11.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Gdynia forv. 14.11. til Danzig.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Leningrad 14.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. San Francisco 9.11. til Shanghai.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 14.11.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Randers forv. 15.11. til Nakskov.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Immingham 9.11.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Kings Lynn 13.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag 15.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerpen 12.11.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Istanbul 9.11. p. R. t. Cou eller Danmark.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Leningrad 30.10.  
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin forv. 18.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Havana 12.11. til Baltimore.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sandvik 9.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Riga 8.11.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. New Orleans 12.11.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea forv. 15.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 15.11. til Manchester.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. New Orleans 7.11. til New York.  
 s.s. *Thyra*, Jans, ank. Kalundborg 8.11.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 14.11. til Havre.  
 s.s. *Tomsk*, Jakobsen, afg. Malaga forv. 19.11. til Lissabon.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Verde 4.11. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Bona f. B. 10.11. til Donau.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Bergen 14.11.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania forv. 17.11. til Palermo.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 10.11. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 12.11.

## V

- s.s. *Vendia*, ank. Ebeltoft 17.11.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Leningrad 5.11.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Santander 9.11.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Vancouver 10.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Amsterdam 12.11.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Newcastle 29.10.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 23.11. til Gdynia.

## W

- s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, ank. Rødhavn Dock 12.11.

## Y

- s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Hansen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, pass. Kbhvn. 12.11.



## POSITIONSLISTE FOR SEJL SKIBE PR. 14. NOVEMBER 1932

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Odense 9.11.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Helsingfors 10.11.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussenfi afg. Boston 10.11.

4m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Porsgrund 9.11.  
 3m. Sk. *Norden*, Friis, afg. Karrebæksminde 11.11.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**  
 BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
 AF NYBYGNINGER

**Set. Anna Plads 28**  
 Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

**KØBENHAVN K.**  
 Telegram-Adresse: PACAO

**STEVEDORE-COMPAGNIET**  
 (HASSING & DRESCHER)  
 AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER  
 Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148  
 BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST  
 Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«. Telf. Central 1504.

FOREIGN BUNKERING  
 TOWAGE  
 STEVEDORING  
 PROVISION-  
 AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
 "AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
 & Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
 7 Chapel Street... Liverpool  
 Somerton Buildings,  
 John Bright Street Birmingham  
 24 Charles Street... Bradford  
 »York House« 5/7, St.  
 Mary Axe..... London

**Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.**

Kontor:  
 HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
 Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

Telegram Adresse:  
 STEVEDORING — HAMBURG.  
 Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

**THEODOR ZEISE**  
 ALTONA — ELBE

FABRIKANT AF  
 SKIBSSKRUER AF STØBEJERN, STAAL OG BRONCE

Repræsentant for Danmark: KAY DYHR, KØBENHAVN



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 16. November 1932.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tagnos paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk bestemt*. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en *Øjehøjde* af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er *retvisende*, og de der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

## Danmark.

2166. Danmark. Luftfyr København—Rødby Havn. Oplysning om Fyrs Brændetid. Luftfyrene ved *Karlstrup, Bonderød, Sjolte, Vigsnæs* og *Rødby Havn* vil blive holdt tændt i Perioden 15. November 1932 til 28. Februar 1933 i Tiden fra c.  $\frac{1}{2}$  Time før Solnedgang indtil c.  $1\frac{1}{2}$  Time efter Solnedgang.  
Brændetiderne i November og December d. A. vil være følgende:  
15. November til 30. November: c. Kl. 1515 til Kl. 1730.  
1. December til 31. December: c. Kl. 1500 til Kl. 1730.  
Meddelelse om Brændetiderne i Januar og Februar 1933 vil senere fremkomme. (E. f. S. Nr. 40/1879 1932.)

### I. Østersøen.

2167. Danmark. Farvandet N. for Rødsand. Bredgrund—Klejkulen. Afmærkning inddraget.  
Afmærkningen af Løbet *Bredgrund—Klejkulen* er permanent inddraget. — Afmærkningen omfatter 2 røde Stager, hver med 2 opadvendte Koste, 4 røde Stager, hver med 1 opadvendt Kost, og 1 hvid Stage med Halmvisk.  
c.  $54^{\circ} 37\frac{1}{4}'$  N.  $11^{\circ} 41'$  E.  
(Kort-Nr. 240, 292 og 279. Danske Lods, Side 405. Søm. Fort., Side 62. Nr. 10.)
2168. Danmark. Farvandet N. for Rødsand. Sejlløbet til Nysted. Oplysning om Afmærkning.  
1. Fra *Skansehage* til Havnen er Løbet afmærket med 7 røde Stager med Ris om Styrbord og 6 hvide Stager med Halmvisk om Bagbord. (I Søkort Nr. 240 er angivet henholdsvis 6 og 9 Sømærker).  
Ud for *Skansehage* findes 2 røde Stager med Ris om Styrbord og 1 hvid Stage med Halmvisk om Bagbord.  
Fra *Ladegaardsrevle* til *Skansehage* findes 6 røde Stager med Ris om Styrbord og 6 hvide Stager med Halm om Bagbord.  
2. Pælen, der er afsat i Kort Nr. 240 paa Bagbords Side af Løbet ud for *Skansehage*, er væltet. Den vil blive fjernet og vil ikke blive genrejst.  
3. De 2 sorte Varpetønder, som er udlagt ud for Havnen, vil blive permanent inddraget ved Udgangen af indeværende Maaned.  
4. Renden ind til *Nysted Kalkværksbro* N. for *Skansehage* er afmærket med 2 røde Stager med Ris om Styrbord og 2 hvide Stager med Halmvisk om Bagbord.

5. Den røde Stage med Ris paa  $54^{\circ} 39' (23'') N.$   $11^{\circ} 43' (59'') E.$ , ud for N.-Siden af Indløbet til *Nysted Kalkværksbro*, vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til en rød- og hvidstribet Stage med 1 Ris over 1 Halmvisk.

*Skansehage*: c.  $54^{\circ} 39',_2 N.$   $11^{\circ} 44',_0 E.$

(Kort Nr. 240. Danske Lods, Side 406. Havnelods, Side 143. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 8 og 9.)

2169. Sverige S.-Kyst. Blekingekusten. Tärnö. Nyt Fiskerfyr tændt.

(U. f. s. Nr. 45/2989. Stockholm 1932.)

Paa *Tärnö E.*-Pynt er paa  $56^{\circ} 07' 27'' N.$   $14^{\circ} 59' 06'' E.$  tændt et Fiskerfyr: *Tärnö östra udde Fyr*, der viser hvidt, fast Lys hele Horisonten rundt. Flammens Højde, 6 m. Fyret er anbragt paa en Jernbaake. Brændetid: 1. September—1. Maj.

(Kort Nr. 280 og 269.)

2170. Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Midlertidigt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 45/2922. Stockholm 1932.)

En Stage med Tværtræ er midlertidig udlagt for Vinteren paa  $56^{\circ} 38' 57'' N.$   $16^{\circ} 26' 56'' E.$

2171. Sverige. Stockholm Skærgaard. Klövholmen. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 45/2921. Stockholm 1932.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil *Klövholmen Fyr* paa  $59^{\circ} 22' 24'' N.$   $(18^{\circ} 45' 18'' E.)$  blive forandret saaledes, at det lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $292^{\circ}$  til  $356^{\circ}$ .
2. Rødt i — -  $356^{\circ}$  - c.  $86^{\circ}$ .
3. Grønt i Pej. fra c.  $86^{\circ}$  til c.  $93^{\circ}$ .
4. Hvidt i — - c.  $93^{\circ}$  -  $115^{\circ}$ .

Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

2172. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn. Drivende Vrag.

(U. f. s. Nr. 45/2987. Stockholm 1932.)

En Bom fastsiddende i Undervandsvragods er observeret paa  $59^{\circ} 35' 24'' N.$   $19^{\circ} 54' 15'' E.$ , c. 1 Sm W. for Fyrskibet *Svenska Björn* og c.  $0,5$  Sm SE. for den sort- og hvidmalede Stage med 2 Balloner, der afmærker Grunden *Armbågen*. Vraggodset stammer sandsynligvis fra den paa dette Sted sunkne tyske Skonnert *Clare Elise*.

(E. f. S. Nr. 37/1745 og 39/1846 1932.)

2173. Sverige. Bottniske Bugt. Bremö. Signalinstallation genopført.

(U. f. s. Nr. 45/2920. Stockholm 1932.)

Signalinstallationen til Is- og Fyrskibssignaler NE. for *Bremö Fyr* paa c.  $62^{\circ} 13' N.$   $17^{\circ} 45' E.$  er genopført.

(E. f. S. Nr. 17/722 1932.)

2174. Rusland. Kronstadt Bugt. Tolbukin Fyr. Kronstadt Forfyr. Synsvidde forandret.

(N. f. S. Nr. 45/3784. Berlin 1932.)

1. *Tolbukin* Fyrs Synsvidde er nu 15 Sm. c.  $60^{\circ} 02',_6 N.$   $29^{\circ} 32',_6 E.$
2. *Kronstadt* Forfyr's Synsvidde er nu 15 Sm. c.  $59^{\circ} 58',_7 N.$   $29^{\circ} 45',_0 E.$

(Kort Nr. 277.)

2175. Rusland. Kronstadt Bugt. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 45/2990. Stockholm 1932.)

Vraget af en Bugserbaad ligger sunket i 10 m Vand paa  $60^{\circ} 00' 21'' N.$   $29^{\circ} 34' 42'' E.$ , c.  $0,1$  Sm N. for Linien *Kronstadt* Ledefyr overet. Vraget er afmærket med en N.- og en S.-Prik samt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ . Ved Sejlads i Fyrenes Overetlinie bør man holde sig nøje paa Linien og passere tæt forbi Lystønden ved Vraget *Oleg*.

2176. Rusland. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Havnefyr forandret.

(N. f. S. Nr. 44/3697. Berlin 1932.)

Fyrene paa SW.-Hjørnet og NW.-Hjørnet af S.-Molens Forlængelse ved Indløbet til *Barotschni* Havn paa c.  $59^{\circ} 53' N.$   $30^{\circ} 13' E.$  er forandret, som følger:

1. Det røde, faste Fyr paa SW.-Hjørnet er erstattet med et grønt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr.

2. Det røde, faste Fyr paa NW.-Hjørnet er erstattet med 2 grønne, faste Fyr lodret for hinanden.

(Kort Nr. 277.)

2177. **Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Nargø. Nargø Havn. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 11/51. Reval 1932.)  
Paa Hovedet af *Nargø* Havnepier er paa  $59^{\circ} 33' 22''$  N.  $24^{\circ} 33' 17''$  E. opført en rødmalet, firkantet, 3 m høj Fyrbaake, fra hvis Top der vises et Fyr med følgende Fyrkarakter: Hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $16^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $0,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $0,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $0,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $12,8^s$ . Flammens Højde: 8 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra Kysten gennem S. og W. til Kysten. Brændetid: Fyret tændes kun, naar det anses nødvendigt.  
(Kort Nr. 276 og 268.)
2178. **Estland. Finske Bugt. Surop. Oplysning om Bagfyr.**  
(N. t. M. Nr. 11/53. Reval 1932.)  
*Surop* Bagfyr paa c.  $59^{\circ} 28' N.$   $24^{\circ} 23' E.$  er forandret saaledes, at Fyret nu er synligt i Pejlinger fra  $70^{\circ}$  til  $261\frac{1}{2}^{\circ}$ .  
(Kort Nr. 268 og 276.)
2179. **Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(N. t. M. Nr. 11/52. Reval 1932.)  
Den 15. December d. A. vil Fyrskibet *Nekmangrund* paa c.  $59^{\circ} 05' N.$   $22^{\circ} 12' E.$  i et Tidsrum af c. 14 Dage midlertidig blive ombyttet med Fyrskibet „*Reserve*“, der viser samme Fyrkarakter og giver følgende Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .
2180. **Letland. Riga Bugt. Roien. Fyr flyttet tilbage.**  
(N. t. M. Nr. 9/21. Riga 1932.)  
Fyret paa S.-Enden af *Roien* Bølgebryder er atter flyttet tilbage paa sin oprindelige Plads paa S.-Enden. c.  $57^{\circ} 30',5 N.$   $22^{\circ} 49',5 E.$   
(E. f. S. Nr. 35/1684 1932.)  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2181. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Gaabense Bro. Stager fjernet.**  
De 2 Stager paa hver Side af Broen til Betegnelse af Renden er fjernet. c.  $54^{\circ} 56',0 N.$   $11^{\circ} 53',1 E.$   
(Danske Lods, Side 537. Havnelods Side 60, Søm.-Fort., Side 83, Nr. 4 og 5.)
2182. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund N. for Nykøbing. Havrehesten S. Sømærke midlertidig inddraget.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Havrehesten S.*, paa  $54^{\circ} 52' (41'') N.$   $11^{\circ} 45' (05'') E.$  er for Tiden inddraget under Sanddamperens Arbejde.  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2183. **Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Rossbådan. Varde opføres.**  
(U. f. s. Nr. 45/2991. Stockholm 1932.)  
En c. 3 m høj Betonvarde, der males hvid, og som faar Form af en afstumpet Kegel vil inden Udgangen af April 1933 blive opført paa Skæret *Rossbådan* paa  $57^{\circ} 40' 56'' N.$   $11^{\circ} 41' 01'' E.$   
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 2184. Norge. Lofoten. Kunna. Magnetisk Forstyrrelse.

(E. f. S. Nr. 10/445. Oslo 1932.)

De magnetiske Forstyrrelser ved *Kunna, Flakstadøy*, er observeret over en større Strækning end tidligere angivet, idet de optræder paa Strækningen *Nusfjord—Havnøy* samt i *Skjelfjorden*. Afvigelserne andrager  $\frac{1}{2}$  à 1 Streg. — Forholdet vil blive nærmere undersøgt.

c. 68° 00' N. 13° 15' E.

## 2185. Norge. Møre. Vatøy. Baake ødelagt.

(E. f. S. Nr. 10/499. Oslo 1932.)

Baaken paa *Havneskjærene* ved *Vatøy Fyr*, E. for *Vatøy*, er ødelagt. Baaken vil ikke blive genopført.

c. 62° 22',<sub>4</sub> N. 5° 48' E.

## 2186. Norge. Bergen. Byfjorden. Strudshamn. Elektrisk Ledning.

(E. f. S. Nr. 10/444. Oslo 1932.)

I *Strudshamn* er udspejndt en elektrisk Luftledning c. 12 m over Havfladen mellem den lille Holm paa c. 60° 24',<sub>1</sub> N. 5° 11',<sub>6</sub> E. og en Fabrik paa Bugtens N.-Side.

## 2187. Norge. Hordaland. Engesundsleden. Oplysning om Dybde.

(E. f. S. Nr. 10/441. Oslo 1932.)

Dybden i *Engesund* (mellem *Engesundøy* og *Teløy*) er ved Springtidslavvande 3,<sub>5</sub> m mellem S.-lige Stagepar og 3,<sub>3</sub> m mellem N.-lige Stagepar. Man maa dog være opmærksom paa, at der paa E.-Siden af Løbet ligger en 2,<sub>4</sub> m Båe c. 90 m S. for den S.-lige sorte Stage og c. 20 m fra *Teløy*.

*Engesund*: c. 59° 55',<sub>5</sub> N. 5° 15',<sub>6</sub> E.

## 2188. Norge. Rogaland. Ryfylke. Botnefjorden. Vrag.

(E. f. S. Nr. 10/439. Oslo 1932.)

Vraget af en Motorkutter ligger sunket i Bunden af *Botnefjorden* paa 58° 59' 03" N. 6° 05' 35" E., c. 50 m fra S.-Landet. Rigningen er fjernet, saaledes at mindste Dybde over Vraget er c. 16 m. Da Vraget ikke vil blive afmærket, tilraades det at udvise Forsigtighed under Ankring paa dette Sted.

## 2189. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/1945 1932 meddeles, at Fyrskibet *Horns Rev* paa c. 55° 34' N. 7° 20' E. har paabegyndt Udsendelsen af Klartvejrssignaler i Henhold til nævnte Efterretning.

(E. f. S. Nr. 41/1945 1932.)

## 2190. Danmark. Knude Dyb. Vinterafmærkning.

Ombytningen af Sømærkerne med Vinterafmærkningen i *Knude Dyb* er foretaget. c. 55° 18½' N. 8° 27½' E.

## 2191. Danmark. Manø Gyde. Vinterafmærkning.

Vinterafmærkningen af *Manø Gyde* er foretaget. c. 55° 17' N. 8° 29' E.

## 2192. Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland. Oosterlid Fyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 265/2766. 's-Gravenhage 1932.)

*Oosterlid* hvide, faste Fyr paa E.-Pynten af *Vlieland* paa c. 53° 18',<sub>2</sub> N. 5° 05',<sub>6</sub> E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 9<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Mærke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19 m. En 9½ m høj Fyrbaake. Rhomben paa Fyrbaaken, som tidligere tjente til Dagmærke, er fjernet.

(Kort Nr. 264.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2193. England W.-Kyst. Solway Firth. Lys- og Klokketønde i Uorden.  
(N. t. M. Nr. 1813. London 1932.)  
Lys- og Klokketønden „Solway“ paa c. 54° 48' N. 3° 32' W. er for Tiden i Uorden.
2194. Skotland W.-Kyst. Lewis E.-Kyst. Creagmore Point. Magnetisk Fyrstyrrelse.  
(N. t. M. Nr. 1814. London 1932.)  
Magnetisk Forstyrrelse er observeret SE. for *Creagmore Point*, der ligger paa c. 58° 03' N. 6° 22' W.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2195. Island W.-Kyst. Faxaflói. Skerjafjördr. Oplysning om Afmærkning.  
(A. f. s. Nr. 1/4. Reykjavik 1932.)  
Indsejlingen til *Skerjafjördr* er afmærket, som følger:
1. *Bessastadarnes* Ledebaaker.
    - a. Bagbaaken, graa med Trekant med Spidsen opad, paa 64° 06' (48") N. 21° 58' (26") W., N. for *Bessastadarnes*, 8 m over Havfladen.
    - b. Forbaaken, graa med Firkant, paa 64° 07' (10") N. 21° 59' (37") W., yderst paa *Eyri*, 2 m over Havfladen.  
Baakerne er overet i Pejling 125°.
  2. Ved S.-Siden af Løbet er udlagt 2 hvide Spidstønder paa henholdsvis 64° 08' (25") N. 22° 04' (15") W. i 10 m Vand, N. for *Jorundarbodi*, og 64° 08' (01") N. 22° 02' (44") W. i 7 m Vand ved 3,8 m Blindsøret.
  3. Ved N.-Siden af Løbet er udlagt en rød Spidstønde i 9 m Vand paa 64° 07' (33") N. 22° 00' (43") W., S. for *Lambastadasker*.
  4. *Korsnes* Ledebaaker.
    - a. Bagbaaken, graa med Diamant, paa 64° 06' (42") N. 21° 56' (07") W., 365 m fra Kysten og 30 m over Havfladen.
    - b. Forbaaken, graa med Ballon, paa 64° 06' (46") N. 21° 56' (34") W., 345 m 291° fra Bagbaaken.  
Baakerne er overet i Pejling 111°.
  5. Naar man for indgaaende i Linien *Bessastadarnes* Ledebaaker overet er kommet c. ¼ Sm forbi den røde Spidstønde S. for *Lambastadarnes*, drejes over i Linien *Korsnes* Ledebaaker overet, indtil *Eyri* er godt passeret, hvorefter man drejer op mod Ankerpladsen.
  6. De i Pkt. 1 og 4 nævnte Baaker vil senere blive malet, som følger: Bagbaakerne hvide med røde Bælter, Forbaakerne hvide med lodrette; røde Striber.  
(Kort Nr. 213, 226, 260, 270 og 289. Islandske Lods, Side 57.)
2196. Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Mærker forandret. Rettelser til Islandske Lods.  
(A. f. s. Nr. 2/5. Reykjavik 1932.)  
Paa Grund af Skolevardens Nedrivning er nedennævnte Mærker forandret, som følger:
- Isl. Lods, Side 59, Linie 46: „Skolevarden til E.-Siden af *Ørfrisey*“, erstattes med: „*Reykjavik* Vinkelfyr paa Vandbeholderen paa *Raudarárholt* overet med E.-Siden af et graat Stenhus med rødt Tag (*Njardar* Fisketilvirkningssted)“.
- Isl. Lods, Side 60, Linie 5—6: „En tagformet Græshøj (Vandbeholder) paa højeste Forland overet med nogle røde Tage paa en Fisketørringsanstalt ved Stranden“, erstattes med: „E.-Siden af Vandbeholderen paa *Raudarárholt* overet med W.-Siden af et hvidmalet Fiskepakhuss med rødt Tag (*Defensors* Fiskepakhuss)“.
- Isl. Lods, Side 60, Linie 8—9: „Skolevarden overet med E.-Kant af Slagteriet“. Slagteriet er et Par store, hvide Bygninger ved Stranden i Byens E.-Kant, erstattes med: „Taarnet paa den katolske Kirke overet med Fyret paa E.-Molen“.

Isl. Lods, Side 60, Linie 10: „*Keilir* vel fri til venstre for Skolevarden“, udgaar.

Isl. Lods, Side 61, Linie 23: „Skolevarden overet med Slagteriet“, erstattes med: „E.-Siden af Vandbeholderen paa *Raudarárholt* overet med W.-Siden af et hvidmalet Fiskepakhus med rødt Tag (*Defensors* Fiskepakhus)“.

*Njardar* Fisketilvirkningssted: 64° 08' (38") N. 21° 54' (43") W.

*Defensor* Fiskepakhus: 64° 08' (48") N. 21° 54' (13") W.

(E. f. S. Nr. 15/647 1932. Kort Nr. 213, 226, 260, 270 og 289. Islandske Lods. Side 59, 60 og 61.)

**2197. Island W.-Kyst. Breidifjördr. Dybde aftaget. Advarsel.**

(A. f. s. Nr. 8/20. Reykjavik 1932.)

Da meget tyder paa, at Dybderne i *Breidifjördr* (samt *Gilsfjördr* og *Hvammnsfjördr*) er blevet mindre, advares Søfarende imod at stole helt paa Søkortene, da disse er baseret paa Opmaalinger fra 1896 (*Hvanmsfjördr*), 1907 (den yderste Del af Fjorden) og 1913 (*Gilsfjördr*). Det ser ud til, at Landet hæver sig, og paa mange Steder er der observeret mindre Dybder end vist i Kortene. Særlig skal Opmærksomheden henledes paa, at Sejlvejen mellem *Ellidaey* og *Flatey* næsten er ufarbar for store Skibe ved Lavvande. Der advares endvidere imod at besejle *Króksfjardarnesáll* ved Lavvande, og *Rost* i *Hvammnsfjördr* er saa godt som kun farbar ved Højvande. Det sikreste er her at benytte Lods, og ligeledes hvis man besejler de lægste Sejlveje til *Stykkishólmr*. Statsansat Lods findes i *Stykkishólmr*.

*Ellidaey*: c. 65° 09' N. 22° 49' W.

(E. f. S. Nr. 8/400 og 8/401 1931. Kort Nr. 266, 261 og 275. Islandske Lods, Side 73, 78, 80 og 91).

**2198. Afrika W.-Kyst. Guineabugt. Fernando Pò Anduvning. Cabras o Loros. Fyr tændt.**

(A. a. l. N. Nr. 45/1168. San Fernando 1932.)

Paa den lille *Ø Cabras o Loros* er paa c. 3° 33',<sub>1</sub> N. 8° 34',<sub>1</sub> E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink, 180 Blink pr. Minut. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 7,<sub>5</sub> Sm. Et 4 m højt Taarn.

**2199. Afrika W.-Kyst. Gabonfloden Indløb. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1777. London 1932.)

1. Klokketønden i Nærheden af *Thémis Bank* er flyttet c. 0,<sub>0</sub> Sm i Retningen 62° og ligger nu paa c. 0° 26' N. 9° 14' E., 8,<sub>9</sub> Sm 334° fra *Gombé Point* Fyr.

2. En rød Spirstønde med Trekant med Spidsen opad er udlagt 5,<sub>8</sub> Sm 0° fra *Gombé Point* Fyr.

3. En rød Spidstønde med Trekant med Spidsen opad er udlagt 7,<sub>0</sub> Sm 347° fra *Gombé Point* Fyr.

4. Den røde Spirstønde paa c. 0° 24' N. 9° 17' E., tæt NW. for *Mouche Bank*, er inddraget.

**2200. Afrika W.-Kyst. Kongofloden Indløb. Mouta Secca Point. Fyr midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 1784. London 1932.)

Det hvide Blinkfyr paa c. 6° 07' S. 12° 16' E., paa *Mouta Secca Point*, viser for Tiden hvidt, fast Lys.

**2201. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Sandy Neck. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1775. London 1932.)

*Sandy Neck* hvide, faste Fyr paa c. 41° 43' N. 70° 17' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. Tremmeværks-taarn. Brændetid: 15. April—15. Oktober.

**2202. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Ambrose Channel Fyrskib. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 44/3032. Washington 1932.)

Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Ambrose Channel* paa c. 40° 27' N. 73° 49' W. afgives nu med Tyfon. Iøvrigt er Signalet uforandret.



## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2203. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Anduvning. Heald Bank Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.**  
(N. t. M. Nr. 44/3044. Washington 1932.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Heald Bank* paa c. 29° 06' N. 94° 12' W. er fjernet.
- 2204. Cuba N.-Kyst. Lobos Cay. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1794. London 1932.)  
*Lobos Cay* hvide, faste Fyr paa c. 22° 23' N. 77° 36' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 43 m. Synsvide: 18 Sm.  
(E. f. S. Nr. 19/881 1932.)
- 2205. Haiti. Port au Prince. Tønde udlagt. Fyrbaake findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1804. London 1932.)  
1. En rød og sort, vandret sribet Spidstønde er udlagt paa c. 18° 33' N. 72° 22' W., 1,3 Sm 260° fra det gamle Fyrtaarn paa *Fort Island*.  
2. Fyrbaaken, der i Kortet er angivet at ligge paa ovennævnte Plads, findes ikke.
- 2206. Brasilien. Santa Anna Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1792. London 1932.)  
*Santa Anna Island* Fyr paa c. 22° 26' S. 41° 42' W' er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>. Synsvide: 24 Sm for hvidt, 15 Sm for rødt Lys.
- 2207. Chile. Magellan Stræde. Dawson Island (Tesner Islet). Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1781. London 1932.)  
Det hvide Blinkfyr paa *Tesner Islet* paa c. 53° 50' S. 70° 24' W. er nedlagt.
- 2208. Mexiko W.-Kyst. Kap San Lazaro. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 44/3049. Washington 1932.)  
Kap *San Lazaro* Fyr paa c. 24° 48' N. 112° 18' W. viser i Følge en indløbet Rapport hvidt Et-Blink hver 2,8<sup>s</sup>, Blink 0,6<sup>s</sup>, Mærke 2,2<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 8/346 1932.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2209. Ægæiske Øhav. Nikaria Island. Kolomera Point (Petratha). Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1793. London 1932.)  
En Grund ved 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa 37° 40' 55" N. 26° 23' 20" E.
- 2210. Marmarahavet. Rodosto Red. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 1783. London 1932.)  
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 5,0 m, ligger sunket paa c. 40° 58' N. 27° 31' E., 0,2 Sm 173° fra *Rodosto Pier* Fyr. En rød Kugletønde er udlagt tæt N. for Vraget.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2211. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Port Elizabeth. Lystønde midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 459. Johannesburg 1932.)  
En Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt ud for N.-Molen som Afmærkning af E.-Grænsen for den under Bygning værende Mole. Man skal gaa E. om Lystønden. c. 33° 58' S. 25° 38' E.  
(E. f. S. Nr. 44/2112 1932.)

**2212. Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Cochin NW. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1778. London 1932.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 10° 05' N. 76° 04' E.,  
12,5 Sm 306° fra *Cochin* Fyr.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****2213. Fransk Indokina. Along Bugt. Port Courbet. Oplysning om Lodstjeneste.**

(International Hydrographic Bureau, Monaco 1932).

Et Skib, der kommende fra Søen, ønsker Lods for at staa ind i *Along* Bugt eller for at gaa op til *Port Courbet*, bør forud meddele dette til Lodsstationen. Anmodning om Lods kan ske pr. Radio til *Cacba* Radiostation, idet man samtidig opgiver det Tidspunkt, man venter at løbe ind i Strædet. En Lods vil da blive sendt ud fra *Port Courbet* til Udkigsstationen paa *Îlot du Dragon* i *Henriette Pass*. Naar Skibet kommer i Sigte vil Lodsens gaa ud og møde det ved *Orange* Skær.

c. 20° 48' N. 106° 37' E.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2214. Brasilien. Staten San Paulo aabnet for Skibsfart.**

(U. f. a. Nr. 45/2961. Stockholm 1932.)

Havnene langs Kysten af Staten *San Paulo* er atter aabne for den almindelige Skibsfart. c. 25° 16' S. 48° 04' W.

(E. f. S. Nr. 30/1460 1932.)

**2215. Island. Oplysning om Radiotelegrammer.**

(A. f. a. Nr. 2/6. Reykjavik 1932.)

Radiotelegrammer til Skibe og Baade, som har Modtagere, men ikke Afsendere, bliver sendt over Radiotelegrafstationen i *Reykjavik* Kl. 1520. Telegrammerne bliver ogsaa gentaget efter Natvejrmeldingen Kl. 0145 paa den Tid af Aaret, de bliver udsendt (Januar—April). Bølgelængde: 1200 m.

Telegrammerne udsendes paa Afsenderens Ansvar.

(Islandske Lods, Side 26).

**2216. Skotland NW.-Kyst. Cape Wrath. Signalstation nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1788. London 1932.)

Lloyds Signalstation samt Stormvarselstationen ved *Cape Wrath* Fyr paa c. 58° 38' N. 5° 00' W. er nedlagt.

(Kort Nr. 263.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
BogsNr.*England:*

- R 1217 West Indies. — Florida strait.  
R 1963 Anchorages on the coast of Venezuela.  
R 2892 United States, East Coast. — Narragansett bay.  
R 3188 Gulf of Mexico. — Sabine pass.  
R 449 Mediterranean and Black seas.  
R 1218 West Indies. — San Juan de Nicaragua to Cape Gracias.  
R 2459 North-west Pacific ocean.  
R 3123 North America, West Coast. — Cape Blanco to Yaquina river.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

2217. **Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Lystønde inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 31/787. Helsingfors 1932.)  
Lystønden *Ajos* paa  $65^{\circ} 40' 24''$  N.  $24^{\circ} 30' 35''$  E. er inddraget.
2218. **Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Anduvningstønde inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 31/786. Helsingfors 1932.)  
*Ulkokrunni angöringsboj* paa  $65^{\circ} 22' 12''$  N.  $24^{\circ} 25' 10''$  E. er inddraget.
2219. **Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Lökhalm Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 31/785. Helsingfors 1932.)  
*Lökhalm Fyr* paa c.  $60^{\circ} 27' N.$   $26^{\circ} 16' E.$  er forandret og viser nu afvekslende hvidt og grønt Lys.  
(E. f. S. Nr. 28/1325 1932.)
2220. **Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Lovisa sten Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 31/785. Helsingfors 1932.)  
*Lovisa sten Fyr* paa c.  $60^{\circ} 26' N.$   $26^{\circ} 16' E.$  er forandret og viser nu afvekslende hvidt og grønt Lys samt grønt og rødt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange).  
(E. f. S. Nr. 28/1325 1932.)

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2221. **Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Lystønde D forandres.**  
Den 30. November d. A. eller snarest derefter vil den hvide Lystønde *D* paa  $55^{\circ} 33' (12'') N.$   $12^{\circ} 42' (54'') E.$ , paa Rendens E.-Side ud for *Quartus Grund*, blive ombyttet med en større hvidmalet Lystønde mærket *D*. Samtidig forandres Fyrkarakteren til rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $2^s$ , Blink c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $5^s$ .  
(E. f. S. Nr. 31/1474 vg 38/1811 1932. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 280, Tillæg Nr. 3, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 306 H. Tillæg Nr. 1, Side 20.)
2222. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø Sand. Sømærker forandret og flyttet.**  
1. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste *Lyø Sand NE.* paa  $55^{\circ} 03' (08'') N.$   $10^{\circ} 11' (41'') E.$  er ombyttet med en rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste og flyttet ud i  $12,5$  m Vand paa  $55^{\circ} 03' (11'') N.$   $10^{\circ} 11' (41'') E.$   
2. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost *Lyø Sand E.* paa  $55^{\circ} 02' (56'') N.$   $10^{\circ} 12' (02'') E.$  er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost og flyttet ud i  $13,2$  m Vand paa  $55^{\circ} 02' (57'') N.$   $10^{\circ} 12' (03'') E.$   
(E. f. S. Nr. 25/1194 1932. Kort Nr. 297, 282, 241, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 548. Søm.-Fort. Side 83, Nr. 12 og 13.)
2223. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lille-Grund W. Diernisse Grund. Sømærker bortdrevet.**  
Nedennævnte Sømærker er bortdrevet fra Plads, men vil snarest blive genudlagt:  
1. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Lille-Grund W.*, paa  $55^{\circ} 03' (24'') N.$   $10^{\circ} 14' (18'') E.$   
2. Den hvide Stage med Halmvisk, *Diernisse Grund*, paa  $55^{\circ} 04' (27'') N.$   $10^{\circ} 15' (50'') E.$

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 2224. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas. Havn udvidet. Fyrbelysning forandres.

1. N. for den tidligere N.-Mole er bygget en ny Dækmole, hvis Hovede ligger paa  $55^{\circ} 47' (51'') \text{ N. } 10^{\circ} 31' (51'') \text{ E.}$  Indsejlingsaabningen mellem det nye Molehoved og det gamle W.-Molehoved er 50 m.

2. Paa den nye N.-Moles Hoved tændes c. den 15. November d. A. et nyt Fyr, der skal vise rødt og grønt Et-Blink hver  $3^{\text{s}}$ , Blink  $0,7^{\text{s}}$ , Mørke  $2,7^{\text{s}}$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 5 Sm. Et firkantet,  $2,5$  m højt Jernstativ. Fyret skal lyse, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra  $14^{\circ}$  til  $194^{\circ}$ . 2. Grønt i Pejll. fra  $194^{\circ}$  til  $14^{\circ}$ .

3. Det grønne, faste Fyr paa W.-Molens Hoved paa  $55^{\circ} 47' 48'' \text{ N. } 10^{\circ} 31' 52'' \text{ E.}$  vil senere blive forandret til at vise grønt og rødt Et-Blink hver  $3^{\text{s}}$ , Blink  $0,3^{\text{s}}$ , Mørke  $2,7^{\text{s}}$ . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  $3,8$  Sm. Et firkantet,  $2,5$  m højt Jernstativ. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra  $14^{\circ}$  til  $194^{\circ}$ . 2. Rødt i Pejll. fra  $194^{\circ}$  til  $14^{\circ}$ .

(Kort Nr. 252, 304, 227, 241, 278 og 211. Danske Lods, Side 173. Havnelods, Side 96 og 97. Fyr-Fort., Nr. 195 og 195 A.)

## 2225. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Losseplads nedlagt. Nye Lossepladser oprettet.

1. Den tidligere Losseplads paa c.  $55^{\circ} 51',2 \text{ N. } 9^{\circ} 58',5 \text{ E.}$ , SE. for *Brakor* Skov, er nedlagt og erstattet med nedennævnte to nye Lossepladser:

2. En Losseplads S. for *Brakor* Skov begrænset af en Linie gennem Punkterne:

a.  $55^{\circ} 51' (05'') \text{ N. } 9^{\circ} 57' (45'') \text{ E.}$  c.  $55^{\circ} 51' (11'') \text{ N. } 9^{\circ} 58' (15'') \text{ E.}$

b.  $55^{\circ} 51' (12'') \text{ N. } 9^{\circ} 57' (42'') \text{ E.}$  d.  $55^{\circ} 51' (04'') \text{ N. } 9^{\circ} 58' (14'') \text{ E.}$

3. En Losseplads SW. for *Sølygrund* begrænset af en Linie gennem Punkterne:

e.  $55^{\circ} 50' (25'') \text{ N. } 9^{\circ} 59' (32'') \text{ E.}$  g.  $55^{\circ} 50' (14'') \text{ N. } 10^{\circ} 00' (12'') \text{ E.}$

f.  $55^{\circ} 50' (20'') \text{ N. } 10^{\circ} 00' (13'') \text{ E.}$  h.  $55^{\circ} 50' (17'') \text{ N. } 9^{\circ} 59' (30'') \text{ E.}$

4. Punkterne a, d, g og h er hver afmærket med en grøn Spidstønde.

5. Afmærkningen ved den tidligere Losseplads er inddraget.

(Kort Nr. 310, 304 og 227. Danske Lods, Side 178. Søm.-Fort. Side 39, Nr. 5.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

- og saa en  
**Carlsberg**

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace....	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street....	} Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	
	} Grimsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølvgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

Tel.-Adr. »GRUNDRICHS« Coder: Scott's 10th Ed. Boe Code

**A. B. Grundström & Heinrichs O.Y.**

Etabl. 1897

RAUMA og DISTRIKT

Skibsmæglere · Dampskibsagenter

Spedition · Befragtning · Assurance

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

og The Foreign Shipbrokers Central Office, Oslo

Lloyd's Underagenter

**A/B. BRUHN Co. O/Y**

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

**O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.**

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C. 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

**WAHLROOS & CO., O.Y.**

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C. 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seedienschlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 48

FREDAG 25. NOVEMBER 1932

39. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

Under Samtaler, der fandt Sted med Repræsentanter for det britiske Overseas Trade Department under disses Ophold i København i Anledning af den engelske Udstilling, fremsattes fra engelsk Side den Tanke, at det kunde være nyttigt, om Repræsentanter for engelske Industrier, der for Tiden bestræber sig for at udvide deres Marked i Danmark, fik Lejlighed til Drøftelser direkte med danske Aftagere af de paagældende Varer. Fra dansk Side erklærede man sig rede til at undersøge Muligheden for at istandbringe saadanne Drøftelser, og efter at Tanken derefter var forebragt danske Erhvervskredse, har man meddelt det engelske Overseas Trade Department, at man fra dansk Side var parat til at modtage Repræsentanter for engelske Eksportinteresser.

I de nærmeste Dage vil Drøftelser finde Sted mellem en Delegation, repræsenterende den engelske Jern- og Staalindustri og Repræsentanter for dansk Handel og Industri, ligesom der i den kommende Uge vil finde Drøftelser Sted mellem Repræsentanter for de engelske Kulinteresser og Repræsentanter for danske industrielle Forbrugere og Importører af Kul.

Ovenstaaende er en Meddelelse, som Udenrigsministeriet har ladet tilflyde Pressen. Af dens Indhold fremgaar det tydeligt, at disse Forhandlinger er af rent uofficiel Karakter. Og godt det samme er det. Den danske Regering skulde nødig sende sin officielle Delegation til London bundet paa Hænder og Fødder af foreløbige Aftaler. I saa Tilfælde vilde Forhandlingerne derovre blive altfor meget i Danmarks Disfavør. Forhandlinger af denne Art er i Forvejen meget vanskelige. Vor Stilling er jo den, at vi maa være imødekommende overfor vor store Kunde uden at krænke vor Mest-Begunstigelses Traktater med andre Lande, vore sekundære Markeder. Det er ganske indlysende, at England ikke vil ind paa nogen Præference-Politik overfor Danmark. Engelske Statsmænd har distinkt understreget i offentlige Udtalelser, at England ønsker at opretholde Mest-Begunstigelses Systemet med alle Lande. Vort Standpunkt maa altsaa være det samme, og vil sikkert blive det samme. Udenrigsminister Munch har alle Dage været Forkæmper for Mest-Begunstigelses Traktaternes Oprætholdelse, og hans Indlæg i Genève var da ogsaa et yderst veltalende Advarsel imod at forlade dette.

Desværre er hele Verden kommet ind paa det primitive Varebytnings-System, der endnu i højere Grad end svimlende Toldsatser og knappe Kontingenteringer vil blive ødelæggende for Verdenshandelen. En Fortsættelse ad denne Vej vil betyde forøget Armod og hastigt voksende Arbejdsløshed i alle Lande. Og dog har en mægtig og indflydelsesrig Organisation som de engelske Handelskamre foreslaaet at sætte Tuskhandlen i Højsædet. Ubehageligt nok benytter Handelskamrene netop Samhandelen med Danmark som Udgang for dette Systems Knæsættelse, og foreslaar at holde en saadan Tuskhandel i Gang ved Hjælp af et sindrigt Obligationssystem — efter min Mening den værste Form for kommerciel Livegen-

skab. Dette Tuskhandels- og Obligationssystem skulde ogsaa omfatte Skibsfarten. Al Forbindelse skulde være slavnshunden til danske og engelske Skibe, og al Transport skulde foregaa direkte mellem de to Lande. De fordærlige Konsekvenser af et saadant System er vanskeligt at overse. Hovedindvendingen er selvfølgelig den, at alle Varer vilde automatisk og kunstigt blive dyrere. Den danske Skibsfart vilde anlagelig opnaa nogle højere Fragtrater paa den dansk-engelske Sainhandel — om den vilde faa flere Ladninger fra og til England, er vist yderst tvivlsomt. Til Gengæld vilde den danske Flaade komme ud for mange Vanskeligheder og miste meget af dens Transport af udenlandske Varer fra et fremmed Land til et andet — vor Handelsflaade er jo allfor stor til at kunne nøjes med vort nationale Transport-Behov.

**NOGET-FOR-NOGET SYSTEMET** I næste Uge begynder de officielle Forhandlinger om Kullene, vel nok det vanskeligste af alle Samhandels-Problemerne. Danmark har i 1932 aftaget mange flere Kul fra England og Skotland end de foregaaende Aar, men er meget langt fra de Import-Kvanta, vi før Krigen modtog fra vore engelske og skotske Venner. Fra engelsk Side udtaler man naabent, at man saa vidt mulig ønsker at komme tilbage til de gode, gamle Forhold fra før Krigen.

Det vil sikkert være forbunden med Vanskelighed. Allerede den opnaaede Stigning i de britiske Kul-Leverancer har betydet en meget kraftig Prisforøgelse paa Brændsel. De engelske Priser er højere end andre Nationers, og Transporten bliver ligeledes meget dyrere, da danske Skibe paa Grund af Mine-Lovens *restricted output* Bestemmelser maa samle Kullene sammen fra forskellige Miner og forskellige Havne. Fornylig fik saaledes en stor dansk Virksomhed en Ladning Kul fra England, og Ladningen bestod af Kul fra ikke færre end ti forskellige Miner.

Kulproblemet indeholder iøvrigt paa kinesisk Æskevis en hel Række af andre Problemer foruden Pris- og Transportproblemet. I disse Dage har saaledes Departementchefen i det polske Handelsministerium gæstet Danmark og forhandlet med vore Værfter om Nybygninger til den polske Handelsflaade. Som oplyst her i Bladet vil Polen i den allernærmeste Fremtid placere en Ordre paa 8 nye Skibe. Den nuværende polske Handelsflaade, der kun andrager smaa 100,000 Tons, kan ikke siges at svare til de Krav, som en Nation paa 32 Millioner Mennesker stiller til maritim Transport, og det er da ogsaa Meningen at udvide denne Flaade i saa rask Tempo som mulig. Og Polen ønsker ikke gamle Skibe, men ønsker Skibe bygget til Polens særlige Krav. De polske Myndigheder er svært tilfreds med de udmærkede Skibe, som Værfterne i Helsingør og Nakskov hidtil har bygget til dem. Intel vilde være dem kærere end at placere de nye Ordre her, og forhaabentlig sker dette ogsaa. Men Placeringen af Ordrene vil næppe ske uden visse Indrømmelser overfor de polske Kuleksportører. Den polske Landbrugs-Eksport er iøvrig af den Mening, at Løftet om disse Skibsbygnings-Ordrers Placering ved engelske Værfter vilde lette de engelsk-polske Forhandlinger om Bacon-Eksporten.

Noget-for-noget Systemet er ikke et morsomt System. Men naar de store Nationer klynger sig dertil, hvad skal vi smaa saa gøre?

**OMLÆGNING AF HANDELSVEJE OG SKIBSFARTEN** De mange Ændringer af det politiske Landkort, der blev Verdenskrigens Følge, har navnlig for Østersøens Vedkommende givet sig Udslag i mange nye Problemer af saare forskellig Natur, spændende fra det politiske og økonomiske til Omlægning af Handelsveje og Transportvirksomhed.

I November-Numret af »Tidsskrift for Søvesen« skriver Direktør Sven Dalhoff-Nielsen bl. a., at de politiske Nydannelser har medført en Omlægning af Handelsveje og Forandring af merkantile Sædvaner, som Millioner af Menneskers økonomiske Tilværelse tidligere var indstillet paa, og har derved foraarsaget en Krise, om hvis videre Forløb og mulige Afvikling, der i Øjeblikket kun kan opstilles Hypoteser. Man behøver blot at betragte en Omstændighed som den, at en helt ny Havn som Gdynia, med en Vareomsætning som de større europæiske Havne, i Løbet af faa Aar er vokset frem paa den tidligere tyske Østersøkyst, som Stabelplads for en ny slavisk Nation, der ogsaa søger at drage sine Naboers Trafik ad denne Vej, for at forstaa, hvorledes politiske Nydannelser er egnet til at bringe Forstyrrelser i hævdvundne kommercielle Forhold og give Anledning til Kriser, hvis Virkning kan strække sig langt ud over det direkte berørte Omraade. Krigen har bragt adskillige saadanne dybt indgribende Forandringer ved Østersøen. Store Havne som Riga og Libau er blevet afskaaret fra deres tidligere Opland, med hvilket de var forbundet ved et Utal af Traade, og har derved mistet deres tidligere fremskudte Stilling i international Handel.

I en yderst interessant Oversigt over Finlands og de baltiske Staters Udenrigshandel viser Hr. Dalhoff-Nielsen, hvor ringe Betydning Vareomsætningen med Rusland i vore Dage har for de nye Østersøstater. Handelen med Rusland har omtrent samme Værdi som de paagældende Landes Samhandel med De Forenede Stater, medens i alt Fald Estland og Letland før Krigen og Revolutionen var saa godt som afhængige af Afsætningen paa det toldbeskyttede russiske Marked. Nu gaar kun 14 Procent af Letlands Eksport til Rusland og kun 4 Procent af Estlands. Disse Lande har altsaa maattet finde nye Markeder.

I denne Forbindelse læser man med stor Interesse vor chargé d'affaires i Estland, Hr. Schultz's sidste Beretning om Forholdene i Estland. Den estiske Statsbank har opfordret Eksportørerne af Landbrugsprodukter og de estiske Importører til at benytte estisk Tonnage, og, af Mangel paa Valuta, tilladt den største estiske Landbrugskooperative Indkøbscentral at raade over den udenlandske Valuta, som Selskabet kan opnaa ved Eksport af Landbrugsprodukter, og som er nødvendig for Betaling af Kooperativets udenlandske Forpligtelser.

Kooperativet, som i en Række af Aar ikke har beskæftiget sig med Eksport, agter i første Instans at søge oparbejdet en Eksport paa England, og i denne Anledning har to af Selskabets Direktører opholdt sig i London, og, saa vidt vides, truffet Aftale med The Cooperative Wholesale Society om at aftage forskellige estiske Landbrugsprodukter gennem E.T.K. Under Opholdet i London har de Herrer desuden indkøbt en Række Varer, som vil blive ført til Estland i estisk Tonnage. Efter sin Hjemkomst er den ene af Direktørerne blevet interviewet og har bragt Spørgsmaalet op om en direkte estisk Damperrute paa England. De estiske Blade stiller sig velvillig til denne Tanke og kræver den gennemført. Men, som *Scandinavian Shipping Gazette* bemærker, det er en dyr Fornøjelse at løbe en national Rute — særlig naar Aarsagen til dens Etablering er, at man vil have den direkte Rute og ikke tillade at Eksporten besørges af en Rute, der gør sig Svinkeærinde til Riga.

*Intel Gersfeldt*



## HAITI OG SKIBSFARTEN

NY SØFARTSLOV, DER FORBYDER BEGUNSTIGELSE AF HOVEDHAVNENE

*Den officielle Bekendtgørelses Ordlyd:*

I Betragtning af, at der i Kulturlande ikke findes nogen Tendens til at tolerere Truster, Syndikater og kooperative Foretagender, naar disse Sammenslutninger ikke har til Maal at gavne Samfundet som Helhed eller at bedre Proletariatets elendige Kaar;

I Betragtning af, at det er Statens Pligt at lægge sig imellem hver Gang, at private Foretagender ved en Kapitalkoncentration eller ved Fællesoptræden paa anden Vis skader Samfundets almindelige Interesser, enten ved at de derved skaber uhyre og uberettigede Privilegier for enkelte Samfundsgrupper til Skade for de øvrige, eller ved at de træffer Forholdsregler, der handicaper den frie Vareudveksling eller sætter de naturlige økonomiske Love ud af Spil, for derved at skaffe sig eller andre ulovlige Profiter;

I Betragtning af at de udenlandske Dampskibsrederier, der sejler paa Haiti, ud fra Motiver, der er i Modstrid med den nationale Handels Interesser, er enedes om at fastsætte meget høje Fragtsatser baade for Importen og for Eksporten, og det ikke en ensartet Tarif, men en Præferencetarif for de to Havne Port du Cap og Port-au-Prince og en Dobbelt- eller endog Tripletarif for de øvrige haitianske Havne;

I Betragtning af at de ovenfor anførte Forholdsregler rettelig maa siges at være Prisdifferentieringer af en sandan Art, at de voldes alvorlige Forstyrrelser i det nationale økonomiske Liv, da jo den uberettigede Stigning af Leveomkostningerne, der følgelig opstaar i den øvrige Del af Landet, stiller de to privilegerede Byer under saa gunstige handelsmæssige Kaar, at Port-au-Prince gør alle de andre Byer afhængige af sig paa en sandan Maade, at den paa Grund af disse Byers manglende Konkurrenceevne kan slaa disse ud paa deres egne Markeder;

I Betragtning af, at der saaledes er Grund til at faa denne Tingenes Tilstand, der er saa skadelig for den frie Vareudveksling, til at ophøre, og at sætte Landets Skatteydere paa en lige og loyal Basis, har Senatet foreslaaet og den lovgivende Forsamling vedtaget følgende Lov:

*Artikel 1.* Præferencesatser er forbudt. En Tillægsfragt er tilladt, naar den er proportional med den Forlængelse af Sørejsten, der kan være Tale om, efter at det fra Ulandet kommende Skib har anløbet den første haitianske Havn.

*Artikel 2.* Fra 1ste Oktober at regne skal alle Rederier indføre en ensartet Fragttarif baade for Importens og for Eksportens Vedkommende, saaledes at ethvert Skib af samme Beskaffenhed, der er afsejlet fra den samme udenlandske Havn og med den samme Last kan oppebære den

samme Fragtrate, naar det naar en haitiansk Havn, som ethvert Skib af samme Beskaffenhed vilde have opnaaet, og at ethvert Skib, der forlader haitiansk Havn med en Havn til Destination, der ogsaa anløbes af andre Skibe af samme Beskaffenhed kommende fra Haiti, kan opnaa samme Fragt som disse.

*Artikel 3.* Hvis der kan fremskaffes et regulært Bevis for, at et eller andet Rederi enten direkte eller paa tilsløret Vis, saaledes at Godtgørelser, der er stipuleret i Certipartiel, afsløres, at man staar overfor en Præferencetarif, fortsætter det nævnte Præferencesystem til Fordeel for en Havn og til Skade for de øvrige, vil det paagældende Rederi blive idømt en Bøde paa 1000 Dollars for hver Overtrædelse af denne Lov.

I Tilfælde af Gentagelse af Lovovertrædelsen bliver det paagældende Rederi frataget sin Licens.

*Artikel 4.* Ved nærværende Lov ophæves alle Love eller lovmæssige Dispositioner, der er i Strid med Loven. Givet i det Nationale Hus, Port-au-Prince, 3. August 1932, i den uafhængige Republiks 129de Aar.

Præsidenten:

F. Maritneau.

Sekretærene

Dr. H. Paultre. Dr. J. Latortue.

Givet i Deputeretkammeret i Port-au-Prince, den 22. September 1932, i den uafhængige Republiks 129de Aar.

Præsidenten:

Dr. J. H. Loubeau.

Sekretærene

Dum Estime. S. C. Zamor.

I Republikens Navn bemyndiger Republiken Præsidenten, at ovenanførte Lov bliver forsynet med Republikkens Segl, trykt, offentliggjort og gennemført.

Givet i Palais National, Port-au-Prince, 26de September 1932, i den uafhængige Republiks 129de Aar.

Stenio Vincent.

Ved Præsidenten:

Statssekretær for Handel,

Edgard Fanfan Av.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 22. November 1932.

Hverken det ene eller det andet Marked kan roses, men det er glædeligt at se den Fremgang i Forretningerne, mindre i Raterne, som har fundet Sted fra La Plata i Særdeleshed, Østen og delvis Donau og Montreal. Det er selvfølgelig nogle elendige Rater »all over«, men man maa stadig klynge sig til Haabet om, at det vil blive bedre, specielt mere stabilt og beregneligt og enhver Fremgang — den være aldrig saa liden — maa udnyttes til det yderste.

UDE I ØSTEN ER DER, SAA MÆRKELT DET END LYDER, MANGEL PAA TONNAGE OG GANSKE BETYDELIGE FORBEDRINGER KAN NOTERES FOR BØNNER FRA DALNY OG VLADIVOSTOCK. Australien er til Gengæld noget svagere og for dette Markeds Vedkommende lader det til, at det ønskede Sammenhold mellem Rederne vanskelig kan etableres. Det viser sig Gang paa Gang, at en enkelt daarlig Befragtning ødelægger et Marked for lange Tider og de bitre Erfaringer, som er høstet i de mange magre Aar, lader desværre til at være »høstet« forgæves. I de europæiske Markeder gaar det kun saa som saa, men bare Beskæftigelsesgraden holdes paa det nuværende Stade, bliver det maaske ikke nødvendigt at forøge Oplæggernes Antal.

## TRÆLASTMARKEDET

Efterspørgslen er ret begrænset og det er meget vanskeligt at faa Raterne op i nogen nævneværdig

Grad. Efterhaanden som de nordlige Havne indskrænker Udskibningen eller lukker helt, bliver Konkurrencen fra de sydlige Havne desto mere intens og det hjælper ikke til at fæstne Raterne. Et forholdvis lille Antal Afslutninger rapporteres i Ugens Løb, hvoraf kan bemærkes:

800 Std. Bureå/Garston 50/-; 750 Std. Vasklot/London 32/-; 950 Std. Umeå/London 35/-, 450 Std. 36/-; 900 Std. Sundsvall/London 33/-; 700 Std. Hudiksvall & Gefle/Zaandam Hll. 14.75; 1,000 Fv. Sydfinland/E.C. 30/-; 650 Std. Gefle/London indikerer kun 31/32/- og andre Noteringer ligger paa samme lave Niveau.

Leningrad kan stadig bruge en Del Tonnage for D.B.B., Sleepers og Props og har desuden et Par Korn- og Saltladninger, men der er ikke meget Liv over Markedet og de opnaelige Rater, paa Russernes Betingelser, afholder mange fra at entrere.

KUL, KOKS etc.

Dette Marked har været livligt i nogle Dage og nogle Forbedringer har kunnet gennemføres. Slutninger: Tyne/Aabenraa 1,200 T. 5/9d., Sønderborg 1,600 T. 5/1 1/2d., Rønne 800 T. Koks 9/-, Seaham/Aarhus 3,000 T. 4/2d., Boness/Aarhus 2,000 T. 4/6d., Leith/Nyborg 3,000 T. 4/7 1/2d., Forth/Aalborg 2,700 T. 4/7 1/2d., København 1,200 T. 5/6d., Koks London/Odense 1,800 T. 7/6, Fredericia 1,600 T. 7/6d. Granton/Kbhvn. noterer ca. 7/- 2/2,500 T. Koks, Ostende/Odense 15/1,800

## INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I OKTOBER MAANED 1932

Nation	Fra indenrigske Havne				Fra udenrigske Havne				Ialt	
	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Damp- og Motorskibe		Sejlskibe			
	Antal	Register-ton	Antal	Reg-ton	Antal	Register-ton	Antal	Register-ton	Antal	Register-ton
Danske	977	152,700	24	3,647	369	195,911	10	2,265	1,380	354,523
Svenske	10	680	—	—	258	47,016	17	2,872	285	50,568
Norske	3	890	—	—	11	14,121	—	—	14	15,011
Tyske	35	2,300	—	—	89	18,686	1	714	125	21,700
Engelske	—	—	—	—	18	16,491	—	—	18	16,491
Franske	—	—	—	—	1	813	—	—	1	813
Finske	1	242	—	—	17	12,777	4	3,251	22	16,270
Russiske	—	—	—	—	2	1,978	—	—	2	1,978
Hollandske	11	1,934	—	—	20	11,264	—	—	31	13,198
Belgiske	—	—	—	—	1	4,601	—	—	1	4,601
Letlandske	—	—	—	—	3	3,915	—	—	3	3,915
Estlandske	—	—	—	—	1	270	3	1,621	4	1,891
Islandske	—	—	—	—	4	1,690	—	—	4	1,690
Amerikanske	—	—	—	—	2	6,510	—	—	2	6,510
Japanske	—	—	—	—	1	3,277	—	—	1	3,277
Græske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italienske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Polske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danzigske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumæniske	—	—	—	—	1	2,261	—	—	1	2,261
Peruanske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugoslaviske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andre Lande	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt...	1,037	158,746	24	3,647	798	341,581	35	10,723	1,894	514,697

T. Koks 6/9 7/- Danzig/Aabenraa 2/2,300 T. 5/-, Skive 780 T. 7/3, Kbhvn. 1,150 T. 5/2d. Danzig/Irland gør en Mængde og betaler ca. 63 2/2,200 T. Dublin, 5/6d. 3,800 T.

## MIDDELHAVET etc.

Hverken det udgaaende eller det hjeingaaende Marked (med visse Undtagelser) kan opvise Forbedringer i Efterspørgsel eller Rater. Donau er meget fast, uden at kunne komme over de snart monotone 14/14/3 A/R 14/6 14/9d. A/H, 16/6 16/9 Danmark, prompt og tidlig December, ca. 3/3 mindre fra Constanza for December og Januar. Sortehavet noterer 10/3 imod sidst 9/9d. 10/- Frugt fra Spanien noteres fremdeles

i 21/6 22/- 80/100,000 cbf, Jordnødder Saloum/Kontinentet betaler maaske 22/- ppt., hvorimod Januar og senere noteres i 20/-. Oliekager Marseille/Danmark/Sverige ca. 80 Frs. 1,200 T. til 4 Havne.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal/A-R. er atter steget  $\frac{1}{4}c.$  à  $\frac{1}{2}c.$  og er nu oppe i de formidable Cifre af 5  $\frac{3}{8}c.$  à 6c. Til W.C.U.K. betales ogsaa højere, 2/1  $\frac{1}{2}d.$  à 2/3d. og til E.C. 2/4  $\frac{1}{2}d.$  Cuba indikerer ca. 14/6, Northern range/Rio 11/-, Pitch B/Rotterdam ca. 13/6d. og der er desværre ikke meget andet at vælge imellem. Fra Vestkysten gøres forholdsvis meget til omkring 21/9 A/R, 22/9 U.K.

## SYDAMERIKA

Kornmarkedet har taget et godt Opsving og Raterne gaar frem, men uhyre langsomt. Det er stadig helt prompte og 1/25 Dec. Positioner som interesserer mest, hvorimod Januar/Februar nærmest negligeres. I den forløbne Uge sluttedes ualmindelig mange Baade og Raterne steg gennemgaaende 1/-.

Buenos Aires/Bergen-Stockholm/Danmark 7,000 T. December 17/-; San Lorenzo/U.K.H/H 4,800 ppt. 16/6; San Lorenzo/A/R. 1,100 ppt. 15/6, 8,400 T. 16/-; Rosario/2 Havne Nordspanien 5,200 T. 18/-. Per Januar noteres: 16/6 6,000 T. 10 pCt., 17/6d. 5,000 T. 10 pCt., Option Bergen/Stockholm 1/3d. mere.

## ØSTEN

Fra Australien til Orienten er gjort mange Forretninger, men det er ikke lykkedes at drive Fragten op, hvad nu Grunden end kan være. Til Europa akcepteres mærkværdigvis svagere Rater, baade for December og Januar/Februar. Manglen paa Tonnage har bevirket »a sharp advance« i Raterne fra Dalny og Vladivostock; sidste Slutninger: Dalny 28/9 December og Januar, 32/6 Januar og 35/- December fra Vladivostock. Indien er noget bedre repræsenteret til uforandrede og utilfredsstillende Rater og Sydafrika er mere eller mindre uden Efterspørgsel.

## TIMECHARTER

Der gøres en hel Del i Tank, mest paa Rejsebasis, til noget fastere Rater.

Vestindien: 4/4,500 T. 60c.; 3,100 T. 80c.; 2,800 T. 85c.; 2,400 T. 90c. Trip: 7,600 T. del. South Atlantic 70c.

## FRAGTRATETALLET FOR OKT. 1932

	Jan.—Marts 1925 gsnth. .... 100.0
Oktober 1931	88.4
November	92.7
December	93.9
Januar 1932	92.4
Februar	91.4
Marts	90.8
April	87.8
Maj	87.5
Juni	86.3
Juli	86.5
August	87.4
September	90.0
Oktober	90.0

Fragtratetallet steg fra 90.0 i September Maaned til 90.9 i Oktober. Omsætningsforholdet overfor fremmede Valutaer har i sidstnævnte Maaned ikke paavirket Fragtratetallet, idet en lille Nedgang i Sterlingkursen i Sammenligning med September er opvejet af en Opgang i Dollarkursen. Derimod har Sterlingkursens Nedgang overfor Gulddvalutaerne været medvirkende til den konstaterede Stigning i selve Fragterne ved at fremkalde en Opgang i nogle af Sterlingfragterne.

Den væsentligste Fragtratestigning hidrører fra Trælastfragterne, der som sædvanlig har faaet et Tillæg i Eftersæsonen. Endvidere er Kulraterne i Almindelighed steget. Blandt de øvrige Bevægelser kan særlig nævnes en Nedgang i de nordamerikanske Kornrater og et almindeligt Fald i Timecharternoteringerne.

Af samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade var i Begyndelsen af Oktober oplagt ca. 106 Skibe med ca. 260,000 Brutto Reg.-Tons og ca. 405,000 Tons Dødvægt og i Begyndelsen af November ca. 79 Skibe med ca. 192,000 B.R.T. og 293,000 Tons Dødvægt. Det oplagte Antal Skibe er i Løbet af Oktober formindsket med 27 og Bruttotonnagen med 68,000.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## LENINGRADS HAVNEKAPACITET FORDOBLET

Leningrad har paa to Aar faaet sit Befolkningstal forøget med  $\frac{1}{2}$  Mill. til 2.8 Mill., og i Industrialiseringen er nedlagt 800 Mill. Rubler — et ikke ubetydeligt Beløb under Hensyntagen til, at Distriktet fra gammel Tid var bestemt for store Industrier. Leningrad-Distriktet har nu ledende Industrier inden for den kemiske Branche, en 17 Mill. Rubler Papirfabrik, Skibsbyggerier, Dieselmotorværksteder, Traktorfabrik, Aluminiumsværk o. s. v. med en samlet Aarsproduktion paa ca. 1800 Mill. Rubler.

For at fortælle om Distriktets Fremgang, bl. a. at 25 nye Industrier var sat i Drift i Femaarsplanens sidste Aar, kom Handelskammerets Mænd ind paa hele Rigets Produktionsfremgang. F. Eks. Oljeproduktionen, som i 1913 var 9.2 Mill. T., naaede i 1932 ca. 28 Mill. Ton, hvoraf 5 Mill. T. er eksporteret, Kul henholdsvis 29 — 90.5 Mill. T., elektrisk Kraft 1 Mill. — 5.55 Mill. Kw., Kobber 34,000 — 100,000 T., Bly 1630 — 46,350 T., Staal 4.2 — 9.4 Mill. T. o. s. v., for ikke at nævne Jordbrugsprodukter og Trælast.

Alle disse Tal siger i Grunden saa lidt, hvis man ikke samtidig kan se, hvad der skjuler sig bag Statistikken, derfor tog vi med Glæde imod Havnechef Bronsteins Invitation til en Havnetur. Frostlaage laa tæt over det 35 km. store Havneomraade, da vi stod udover mod Trælasthavnen. Undervejs berettede saa Havnedirektøren om Opbygningen. Paa fire Aar er Kapaciteten fordoblet for ca. 30 Mill. Rubler — men en ny Plan er sat op, som yderligere skal gøre Havnen til Rigets vigtigste. Sidste Aar blev der ekspederet 2,000 Skibe med ca. 4 Mill. Tons Gods, hvoraf  $\frac{3}{4}$  var Eksportvarer. Den tyske Tonnage ledede, derefter kom norsk og dansk — af russisk Tonnage blev udført 10 $\frac{1}{2}$  pCt. af Trafikken paa denne Havn.

Men som jeg forstaaer har Rigssøtransportchefen fortalt Dem, at vor Tonnage i det kommende Femaar skal fordobles. Nu er den 900,000 T. d.w., hvilket repræsenterer 25 pCt. Kapacitet af vor Udenrigstrafik. En stor Tilvækst faar Havnen i disse Dage med de 250,000 T. Hapagskiibe, hvoraf flere allerede er undervejs hertil under nyt Flag. Men se nu ud, fortsætter Hr. Bronstein, som i Parentes bemærket er en Fætter til Trotski og har været i Norge i fire Aar, først som Flygtning i Nord-Norge og senere som Sovjets første Handelsudsending. Han peger udover de nye Kajer og Varelagre, som dukker frem af Taagen, og fortæller, at der er 232,000 Kvadratmeter Varelagre og Kajplads for 209 Skibe. Næste Aar vil yderligere 40,000 Kvadratmeter Lagerhuse og Kajplads for 14 Skibe blive færdig. Saa letter Taagen, og vi gaar i Land paa en af de moderne Trælastkajer. 50 pCt. af Havnetrafikken gælder Trælast — ca. 400,000 std. eller næsten lige saa meget som fra Archangel gik sidste Aar ud fra denne Havn.

Ved denne 1000 m. lange Brygge laa 14 Skibe og blev af de nyeste Maskinhjælpere foret med fra 1500 til 2000 std. daglig. 65 Maskinsave sørger for Dimensioneringen, hvorefter 10 automatiske 5 Tons Kraner og moderne Traktorer under velvillig Medvirken fra en Række kvindelige Arbejdere besørger Ombordbringelsen.

Der skal være en Række slige Kajanlæg, saa Havnen idag kan klare 130 Trælastskibe paa en Gang og fra næste Aar yderligere 14. Havnechefen nægter bestemt, at man i Leningrad behøver at vente paa Torn. Da der dokumenteres Tilfælde, henviser han til, at det ikke skyldtes Havnen, men manglende Leverance fra Trælastbruget af de specielle Dimensioner. Hidtil i 1932 har Havnen ekspederet ca. 3 Mill. Tons Eksportvarer.

*Norges Handels- og Sjøfartstidende.*



## Skibsfarten og Vareomsætningen over Gdynias Havn i September Maaned 1932

Den samlede Indførsel androg 45,357 T. mod 47,588 T. i August, den samlede Udførsel 431,428 T. mod 409,158,2 T. i August. Forskydningerne er altsaa ikke store: en Nedgang paa c. 2,000 T. eller ca. 4 pCt. i Indførsel og en Opgang paa ca. 22,000 T. eller ca. 5 pCt. i Udførsel.

Af vigtigste Indførselsvarer skal nævnes ca. 12,800 T. Thomasmel, ca. 1,800 T. Hørfrø, ca. 1,600 T. Jernerts, ca. 6,800 T. Pyrit, ca. 12,700 T. gammelt Jern, ca. 1,900 T. Bomuld, medens de vigtigste Udførselsvarer bestod af ca. 5,800 T. Sukker, 6,051 T. Bacon, ca. 1,800 T. Roesnitter, ca. 17,400 T. Træ, ca. 383,700 T. Kul incl. Bunkers, ca. 6,900 T. Gødningstof, ca. 2,000 T. Skinner.

Der indkom i Maanedens Løb 328 Skibe med 247,626 N.R.T. mod 324 Skibe med 255,876 N.R.T. i August. Den danske Tonnage staaer med 48 Skibe med 29,755 N.R.T. som Nr. 3 efter Sverige med 106 Skibe med 74,056 N.R.T. som Nr. 1 og Polen med 40 Skibe med 47,041 N.R.T. som Nr. 2.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	40	47,041
Danzig	9	432
England	3	5,369
Czekoslovakiet	2	206
Danmark	48	29,755
Estland	10	5,542
Finland	7	4,821
Frankrig	1	813
Grækenland	2	4,756
Holland	4	1,641
Letland	6	6,337
Tyskland	59	28,842
Norge	24	16,936
Amerika	4	13,038
Sverige	106	74,056
Italien	2	5,848
Bolivia	1	193

### Ubegagelige Formaliteter overholdes

Statstidende indeholder nu Stævning til en Række af Eleverne fra det forsvundne Skoleskib »København«. De indkaldes til Østre Landsret til 18. Februar 1933, idet

deres Arvinger derefter vil paastaa sig arveberettigede til de Pengemidler, de forsvundne har staaende i Overformynderi.

De Penge, det drejer sig om, er Ekviperingspenge paa 8—900 Kr. og Hyrepenge for 3 Maaneder.

### 25 Procent af Bruttofragten bliver i Sovjet

I Anledning af en Meddelelse om Sovjets Befragtning i de første 9 Maaneder af dette Aar, hvorefter der er udbetalt 1,2 Mill. Lstr. i Fragt til norske Skibe, oplyser N. H. & S. T., at af dette Brutto Fragtbeløb bliver der i Rusland f. Eks.:

- 1) 5 pCt. Adressekommission.
  - 2) 9 sh. pr. Sldr. til Dækning af Havne- og Stevedoreudgifter etc. ved Lastning af Træ.
  - 3) Fremskyndingspenge, hvis Beregningsgrundlag Aar for Aar er blevet forandret i Skibenes Disfavør.
  - 4) Smaaudgifter af forskellig Art under Ophold i russisk Havn. — Ved Betaling heraf lægges der en Valutakurs af 3 Kr. pr. Rubel til Grund, medens den faktiske Rubelverdi næppe udgør Tiendedelen heraf.
- I Trælastfarten bliver saaledes indtil 25 pCt. af Bruttofragterne i Sovjet.

### Danzig-Langfuhr

Undervandslydsenderen udfor det derværende Havneindløb vil i længere Tid paa Grund af Kabeldefekt blive sat ud af Virksomhed.

Genoptagelse af Driften vil blive bekendtgjort særskilt. Det almindelige Lydsignal paa Taarnet paa Østmolen vil uforandret forblive i Drift.

### Skoleskibet »Danmark«

Statens smukke nye Skoleskib, der bygges paa Nakskov Værftet, og som tidligere meddelt løber af Stabelen i næste Maaned, faar Navnet »Danmark«.

De udenlandske Fagblade Verden over gengiver med stor Interesse Scandinavian Shipping Gazette's detaljerede Beskrivelse af det fornemme Skoleskib.

### Det nye Kalundborg-Aarhus Motorskib

Statsbanernes nye Motorskib til Kalundborg-Aarhus Ruten, som bygges paa Nakskov Skibsværft, er nu saa vidt fremme, at Stabelaføbningen er færdig til Lørdag den 26. November Kl. 1.

Det nye Skib vil efter Bestemmelsen blive afleveret fra Nakskov Skibsværft i Midten af Marts Maaned næste Aar.

### 141,525 Arbejdsløse

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indregnede Ledige den 18. November 141,525: heraf var 30,320 personligt tilmeldte (Ikke-Arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 138,806 og 29,389.



FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

# VERITAS

## SMØRE- & BRÆNDELSOLIER TIL DIESELMOTORER

ANBEFALES AF DE FØRENDE MOTORFABRIKER

ANVENDES AF DE FØRENDE DIESELMOTORSKIBE FRA START TIL DATO

### BUNKERSTATIONER

KØBENHAVN - ESBJERG - AARHUS - SØNDERBORG

GØTEBORG ~~~~~ STOCKHOLM

ROTTERDAM ~ ANTWERPEN ~ HAMBORG

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

# ALFRED OLSEN & CO. <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

KØBENHAVN

C. 5021. STATSTELEFON 198.

TELEGRAM-ADRESSE: AOLSEN

**Radiotelegrafsterne gaar ogsaa med til Lønreduktion**

•Radiotelegrafstforeningen af 1917• har overfor Dansk Dampskibsrederiforening tiltraadt Forslaget om en midlertidig Lønreduktion paa 10 pCt. for de Skibe, der har været oplagt, og som nu sættes i Farl.

Denne Ordning svarer ganske til, hvad Maskinmestrene og Styrmandene er gaaet ind paa.

**Den forsvundne danske Skibsdreng funden**

Den savnede 15 Aar gamle danske Skibsdreng Leo Marius Johansen fra Motorskibet »Lidsø« er blevet fundet vandrende ved Brixton i Nærheden af London. Det engelske Politi har taget ham i Varetægt og truffet Foranstaltninger til at sende ham hjem. Han synes at have tilbragt flere Nætter under aaben Himmel. Han havde en tam Mus hos sig.

**Kristianssand-Frederikshavn Ruten**

Til norske Repræsentanter ved Forhandlingerne med Danmark om Omlægning af Kristianssand-Frederikshavn-Ruten til Hirtshals har Handelsministeriet udnævnt Havnedirektør Scott-Hansen, Søfartsdirektør Bryn og Dampskibskonsulent Mathiesen. Christianssands Dampskibsselskab lader sig repræsentere ved sin Beetyrelses Formand, Skibsreder Natvig og en Skibskaptajn.

**Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg**

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringsstatistikkene til Nieuwe resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 10 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	11,378	19,047,408	9,200	14,707,478
1932	9,617	15,012,036	7,890	11,735,999
Forskel	-1,761	-4,035,372	-1,310	-2,971,479

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931	17,207	17,503,370	8,836	15,977,569
1932	15,403	15,103,706	7,765	13,803,232
Forskel	-1,804	-2,399,664	-1,071	-2,174,337

I de første 10 Maaneder af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 1,208,804 Tons større og 2,067,233 Tons mindre end til Antwerpen.

**AARHUS HAVN****Ankomne Skibe i den forløbne Uge**

- s.s. *Manshu Maru* af Dairen, 3183 Netto Tons, fra Østasien med Soyabønner.  
 m.s. *Hemland* af Gøteborg indladet Olie til Middelhavet.  
 s.s. *Duborg* af Flensborg fra England med Kul.  
 s.s. *Nereus* af Amsterdam fra Amsterdam med Copra og Stykgods.  
 s.s. *Scotia* af København fra Danzig med Kul.  
 s.s. *Gullborg* af Stockholm fra Hudiksvall med Papirmasse.  
 s.s. *Viktoria* af København fra England med Kul.  
 s.s. *Uffe* af København fra Antwerpen via København med Stykgods.  
 s.s. *Mimer* af Stockholm fra Norrkøping med tomme Tønder.  
 s.s. *Delia* af Bremen fra Rotterdam med Copra.  
 s.s. *Clara* af København fra England med Kul.  
 s.s. *Akenside* af Newcastle, 1602 Netto Tons, fra Glasgow med Kul og Kokes.  
 4m. Sk. *Yxpila* af Raumo fra Finland med Trælast.  
 s.s. *Rhone* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.

**Bemandingskommissionen,**

der er nedsat for Undersøgelse af Skibenes Bemanding, bestaar af følgende Medlemmer: Fra Ministeriet: Departementschef Dalhoff, Formand, Ekspeditionssekretær Nielsen, København, Overinspektør, Kaptajn Grove, Kontorchef

Krogh. For Dampskibsrederiforeningen: Direktør Macgaard, Direktør Kiørbing, Direktør Boeck-Hansen. For Sejlskibsrederiforeningen Skibsreder E. B. Kromann, Marstal. For den mindre Skibsfart: Translatør Rasmussen, Svendborg. For Dampskibsførerforeningen: Kaptajn Hagelberg. For større Sejlskibe: Fhv. Kaptajn M. C. Friis, Marstal. For Maskinmesterforeningen: Formanden, Hr. Rasmussen. For Sømændenes Forbund: Formanden, Hr. Borglund. For Søfyrbøderne: Forretningsfører Jacobsen. For Restauratører og Hovmestre: Hovmester Fritzner. For Styrmandsforeningen: Forretningsfører Christiansen.

**Skagens Havns Jubilæum**

Skagens Havns 25 Aars Jubilæum fejredes i Lørdags af en festklædt By. I Formiddagens Løb ankom Byens indbudte Gæster, Statsminister Stauning, Trafikminister Friis Skotte, Vandbygningsdirektør Lillelund, Folkelingsmand Ludvigsen, Landstingsmand M. C. Jensen m. fl. Kl. 1 begyndte den egentlige Fest med Procession gennem Gaderne.

Ved Ankomsten til Banegaarden satte Festkomiteen med Ministrene og de øvrige Gæster sig i Spidsen for Tøget og marcherede til Havnen. Ved Havnebygningen gjordes Holdt, og Borgmester Møller bød Velkommen.

Trafikministeren talte om Havnens Tilblivelseshistorie og udbragte et Leve for Havnens fremtidige Eksistens.

Ved Festen holdt Statsministeren Hovedtalen og udtalte blandt andet:

De 25 Aar, som nu er forløbet, har været den store Opgangstid for Fiskeriet, men ogsaa for Skagen og for den Befolkning, der føler sig knyttet hertil. For Havnens Tid maatte Fiskeriet drives med smaa primitive Baade og med beskedne Redskaber, og Udbyttet var ringe. Havnen aabnede Vejen til det store Fiskeri, den gav Mulighed for større Fartøjer, for moderne Redskaber, for Handel og Trafik fra andre Lande, og Skagen blev det kendte Udgangspunkt for gode danske Baade med djærve Sømænd og Fiskere ombord.

**Bekendtgørelse angaaende Bevis som Baadroer**

I Forbindelse med Sikkerhedskonventionen har Ministeriet for Søfart og Fiskeri udstedt følgende Bekendtgørelse:

**§ 1.**

Den, som ønsker at erhverve Bevis som Baadroer, skal overfor en Person, der er bemyndiget til at udfærdige snadant Bevis, godtgøre, at han er øvet i all Arbejde vedrørende Udsætning af Redningsbaade og i Brugen af Aarer, og at han besidder Kendskab til den praktiske Manøvrering af selve Baadene, og desuden at han er i Stand til at forstaa og besvare de vedrørende Redningsbaadstjenesten givne Ordre.

Han skal endvidere være fyldt 17 Aar og have forrettet Tjeneste til Søs i mindst 12 Maaneder.

**§ 2.**

De i § 1 indeholdte Betingelser skal uden videre anses at være opfyldt af

- enhver, der har erhvervet Bevis som Styrmand eller Skibsfører,
- enhver, der har forrettet Tjeneste som Maskinist i mindst 4 Aar i søgaaende Skib,
- enhver, der i mindst 12 Maaneder har forrettet Tjeneste som Baadsmand eller Matros i søgaaende dansk Skib eller har forrettet Tjeneste i tilsvarende Stilling i udenlandsk Skib, og
- nuværende og forhenværende Dæksbefalingsmænd og faste Matroser i Marinen.

**§ 3.**

Bevis som Baadroer kan udstedes af de under Statens Skibstilsyn ansatte søkyndige Skibsinspektører og Skibsynsmænd samt af andre søkyndige Personer, der af Søfartsministeriet har erholdt Bemyndigelse i saa Henseende. Beviser til de i § 2 omhandlede Personer kan endvidere udstedes af en Mønstringsbestyrer.

**§ 4.**

Beviserne udstedes uden Afgift.

**§ 5.**

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

**Naval & Mercantile Outfitters**

„SILVERVARER“ giver Tilfredshed.

Før De køber andetsteds besøg da —

**SILVER'S**

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bute Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Buildings, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

22. 11. 32

LONDON	19,24	MADRID	48,50
NEWYORK	591,00	AMSTERDAM	237,95
BERLIN	140,75	STOCKHOLM	102,70
PARIS	23,20	OSLO	98,55
ANTWERPEN	81,80	HELSINGFORS	8,45
ZÜRICH	113,70	PRAG	17,60
ROM	30,35		

## POSITIONSLISTE PR.



22. NOVEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Garston 13.11.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.l. *Aase Mærsk*, afg. Montreal 11.11.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, ank. Rotterdam 18.11.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Adén 16.11. til Suez.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Rotterdam 29.10.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 16.11. til København.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Kbhvn. forv. 26.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Penang 20.11.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. New York 18.11.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Portland 14.11.  
 m.l. *Anna Mærsk*, afg. Chester 14.11.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Verde 28.10. p. R. l. Australien.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Moss. forv. 22.11. til Oslo.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Oslo 11.11. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Casablanca 16.11.  
 m.s. *Asia*, Kolls, ank. Kobe 19.11.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Kbhvn. 19.11.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Wallaroo 18.11.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Panama Canal 9.11. p. R. l. Los Angeles, Harbour.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Jønson, ank. Kbhvn. 18.11.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. La Libertad 5.11.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Arendal 19.11.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Philadelphia 2.11.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, ank. Harburg 19.11.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Halden 21.10. til Burntisland.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Las Palmas 21.11.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Hamborg 19.11.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Aarhus 20.11.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 19.11.  
 s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, ank. Rosario 18.11.  
 m.s. *Bretagne*, Pedersen, afg. Montreal 11.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 16.11. til Rouen.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Marseille 25.11. til Genua.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. New York 12.11. til Le Havre.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Possell, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Madeira 17.11. til Kbhvn.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Kbhvn. 21.11.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Kbhvn. 2.11.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Karlshamn 20.11.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Jamaica 16.11. p. R. l. Aruba.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Flores 20.11. p. R. l. Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Aarhus 19.11.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 5.11.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Middlesbrough 11.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Danzig 21.11.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 24.11.  
 s.s. *Dana*, Bang, pass. Kbhvn. 22.11. p. R. l. Rouen.  
 s.s. *Danhild*, Hinsch, ank. Leningrad 7.11.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Port Okha 17.11. til Singapore.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Florida 18.11. p. R. l. Baton Rouge.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 22.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 26.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 3.12. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Clausen, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Kajs, afg. Antwerpen 26.11. til Casablanca.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Rotterdam 16.11.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tanger forv. 28.11. til Melilla.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, afg. Nørresundby 12.11.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Demarara 29.10.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Riga 17.11.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Oran 8.11.

- m.l. *Emma Mærsk*, pass. Galata 27.10.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Singapore 18.11.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Hummelvik 18.11.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Rotterdam 20.11.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 9.11. til Southampton.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, ank. San Francisco 14.11.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Suez 21.11.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 25.11. til Newcastle.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Antwerpen 20.11.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenborg, afg. Oslo 21.11. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Leningrad 10.11.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, afg. Montreal 20.11. til Kbhvn.

## G

- s.s. *Garonne*, Ørbeck, afg. Antwerpen 25.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Pedersen, ank. Korsør 20.11.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Harburg 1.11. til Philadelphia.  
 s.s. *Gerda Toff*, Christensen, pass. Kbhvn. 17.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. New York 16.11.  
 s.s. *Gorm*, Gyhrs, afg. Grangemouth 16.11. til U.S.A.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Bourgas 20.11.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, pass. Mona Island 10.11.

## H

- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Garston 20.11.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. forv. Odense 28.11.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Antwerpen 17.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leningrad 11.11.  
 s.s. *Harald*, Thornung, afg. Antwerpen 2.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 29.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Riga 12.11.  
 s.s. *Hindsholm*, afg. Frederikshavn 19.11. til Danzig.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 22.11. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Hull 25.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Southampton 16.11.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Dover 20.11. p. R. l. San Juan, P. R.  
 m.s. *Indien*, Broner, pass. Dakar 9.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aalborg 20.11.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Leningrad 11.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Aalborg 21.11.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Montreal 14.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith forv. 21.11. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Norfolk V. 10.11.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Leningrad 4.11.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Raumo 21.11.  
 m.l. *Jane Mærsk*, ank. Willemstad 12.11.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Hamborg 20.11. til Genoa.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Ørnsköldsvik 16.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Leningrad 13.11.  
 s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jyllandia*, Andersen, ank. San Francisco 9.11.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gandia Red 18.11.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, pass. Hirthals 21.11. p. R. l. Kbhvn.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Randers forv. 22.11. til Frederikshavn.  
 s.s. *Kentucky*, Bergstedt, afg. Frederikshavn forv. 22.11. til Grangemouth.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. New York 10.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Grangemouth 16.11.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Liverpool forv. 23.11. til Swansea.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, afg. Gdynia 29.8.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Marseilles 19.11. til Port Said.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Kbhvn. 15.11.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Rosario 10.11.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



s.s. *Lica Mærsk*, afg. Swansea 15.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Beckton 18.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kotka 18.11. til Glasgow.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 17.11. til København.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Bordeaux 23.11. til La Pallice.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Hook van Holland 20.11. p. R. t. Hamborg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Rouen 14.11.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 26.11. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, pass. Kbhvn. 21.11.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Trinidad 8.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Mariager 19.11. til Skønvik.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Sicily 17.11.  
 s.s. *Maryland*, Hansen, ank. Madeira 23.11.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Gdynia 14.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Middlesbrough 19.11.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Valencia forv. 25.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 21.11.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Genoa 8.11.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.11.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, ank. Casablanca 17.11.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Leith 18.11.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Calamata 20.11.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Jarllorp, afg. Valencia forv. 23.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Emden 12.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Cape Good Hope 13.11.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 20.11. til Buenos Aires.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Newcastle 21.11.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 19.11.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Adelaide 9.11. til Moji.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Cebu 14.11.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 17.11. til London.  
 s.s. *Pulaski*, Borkowski, ank. Gdynia 16.11.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 28.11. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Middelfart 15.11.

s.s. *Robert Mærsk*, afg. Rotterdam 16.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 22.11. til Helsingør.

**S**

s.s. *Saga*, Jensen, afg. Kbhvn. forv. 22.11. til Helsingør.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Aalborg 17.11.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Dundee 18.11.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bermuda 18.11. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. forv. Amsterdam 26.11.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 26.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Leningrad 14.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. San Francisco 9.11. til Shanghai.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Sundsvall 21.11.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 29.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Barcelona 19.11.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 23.11. til Havre.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Kings Lynn 13.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 4.12. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerpen 12.11.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Finisterre 21.11. p. R. t. Rotterdam.

s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Leningrad 30.11.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Baltimore 17.11.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Sandvik 17.11. til London.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Riga 15.11.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Galveston 19.11.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 22.11. til Horsens.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 22.11. til Kbhvn.

s.s. *Sønderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 15.11. til Manchester.  
 m.s. *Taconia*, Madsen, pass. Dover 20.11.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. New York 26.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 24.11. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 28.11. til Gdynia.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Grimsby 21.11. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jakobsen, afg. Gdynia forv. 30.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Verde 4.11. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Braila 19.11.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 25.11. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Cadiz forv. 28.11. til Lissabon.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Aarhus forv. 22.11. til Aalborg.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 14.11.

**V**

s.s. *Vendia*, ank. Kbhvn. 24.11.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Leningrad 17.11. til Bremen.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Sanlander 9.11.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Vancouver 10.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, forv. Amsterdam 28.11.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Newcastle 29.10.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Gdynia.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. London 11.11.

**Y**

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Hansen, Aarhus-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Rouen 17.11.

## POSITIONSLISTE FOR SEJL



## SKIBE PR. 21. NOVEMBER 1932

3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Kotka 19.11.  
 3/m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. St. Davis 19.11.  
 4/m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Teignmouth 15.11.

3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Olhao 17.11.  
 3/m. M/Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Gøteborg 18.11.  
 3/m. Sk. *Zampa*, Hansen, afg. Kragerø 17.11.

## 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055

**KOMPAGNIET**

Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

### DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staaikibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Enesaalg i Danmark: Kay Dyhr, København, Nyhavn 43

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 23. November 1932.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en *Øjehøjde* af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er *retvisende*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:  
Fortegnelse over *danske Sømærker 1932*. Pris: Kr. 3,00. (Sluttet den 26. Oktober 1932. Inkl. E. f. S. Nr. 43 for 1932).  
Annulleret er: Fortegnelse over *danske Sømærker 1922*.

## I. Østersøen.

### 2226. Sverige S.-Kyst. Stenshuvud Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 46/2995. Stockholm 1932.)

*Stenshuvud Fyr* paa  $55^{\circ} 39' 50''$  N.  $14^{\circ} 16' 33''$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $8^s$ . Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 40/1880 1932. Kort Nr. 280 og 269.)

### 2227. Sverige. Ölandsrev Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 46/2993. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c.  $56^{\circ} 07'$  N.  $16^{\circ} 34'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 38/1795 1932.)

### 2228. Sverige. Smålandskusten. Utterklabbar. Nyt Fiskerfyr tændt.

(U. f. s. Nr. 45/2988 og 46/3056. Stockholm 1932.)

Paa S.-Siden af Skæret *Lilla Utterklubben* er paa  $57^{\circ} 34' 51''$  N.  $16^{\circ} 48' 00''$  E. tændt et nyt Fiskerfyr, *Lilla Utterklubben Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $3,4^s$ . Flammens Højde:  $6,8$  m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En  $3,6$  m høj, hvidmalet Fyrbaake. Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. $195^{\circ}$ til $254^{\circ}$ . | 4. Grønt, uforst. i Pejl. fra c. $8^{\circ}$ til $114^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $254^{\circ}$ - $322^{\circ}$ .            | 5. Hvidt, — — - $114^{\circ}$ - $117^{\circ}$ .                  |
| 3. Rødt i — - $322^{\circ}$ - c. $8^{\circ}$ .            | 6. Rødt, — — - $117^{\circ}$ - c. $130^{\circ}$ .                |

Fyret er beliggende i Skærgaarden mellem *Lystønderne Kumysgrund* og *Blackan*.

Brændetid: 1. August—31. December, samt naar det er særlig paakrævet.

(E. f. S. Nr. 44/2072 1932. Kort Nr. 268.)

### 2229. Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 46/2994. Stockholm 1932.)

*Furillen Fyr* paa  $57^{\circ} 46' 08''$  N.  $19^{\circ} 00' 27''$  E. er atter tændt og vil blive holdt lysende indtil 1. Januar 1934.

(E. f. S. Nr. 45/2118 1932.)

**2230. Sverige. Stockholm Skärgaard. Svenska Björn. Vrag afmærket.**

(U. f. s. Nr. 46/2992. Stockholm 1932.)

Under Henvisning til U. f. S. Nr. 46/2172 1932 meddeles, at en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa 59° 35' 12" N. 19° 54' 00" E., c. 200 m SW. for det i ovennævnte Efterretning omtalte Vrag.

(E. f. S. Nr. 46/2172 1932.)

**2231. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib ombyttet for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 46/3055. Stockholm 1932.)

Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er for Vinterperioden ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.

**2232. Sverige. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrs Tænding under Vinterperioden.**

(U. f. s. Nr. 43/2796. Stockholm 1932.)

Nedennævnte Fyr skal, saa længe Skibsfart finder Sted indenfor Fyrenes Synsvidder, i Tiden fra 1. November 1932 til 28. Februar 1933 ogsaa holdes tændt om Dagen efter følgende Regler:

1. Fyrene *Rödkallen* paa c. 65° 19' N. 22° 22' E., *Stora Fjäderägg* paa c. 63° 48' N. 21° 00' E., *Holmögadd* paa c. 63° 35' N. 20° 45' E., *Skag* paa c. 63° 12' N. 19° 03' E. og *Örskär* paa c. 60° 32' N. 18° 23' E. skal holdes tændt, saasnart der indtræder ugunstige Sigbarhedsforhold.

2. *Rönnskär* Fyr paa c. 65° 02' N. 21° 34' E. skal, saasnart ugunstige Sigbarhedsforhold indtræder, holdes tændt fra 1 Time før Solnedgang til 1 Time efter Soloppgang.

3. *Lungö* Fyr paa c. 62° 39' N. 19° 06' E. skal holdes tændt Døgnet rundt.

(E. f. S. Nr. 37/2048 1931.)

**2233. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uleåborg. Sømærke flyttet.**

(U. f. s. Nr. 31/788. Helsingfors 1932.)

Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 02' 36" N. 25° 12' 32" E. er flyttet til 65° 02' 45" N. 25° 12' 11" E.

**2234. Estland. Finske Bugt. Kap Surop N. Spirtønde inddraget.**

(N. f. S. Nr. 47/3980. Berlin 1932.)

Spirtønden med Ballon og Kost paa c. 59° 29',<sub>2</sub> N. 24° 20',<sub>8</sub> E., c. 0,<sub>2</sub> Sm E. for Lystønden, er permanent inddraget.

(Kort Nr. 276 og 268.)

**2235. Polen. Jastarnia (Heisternest) Fyr. Signalstation nedlagt.**

(A. a. N. Nr. VI/12. Warszawa 1932.)

Signalstationen ved *Heisternest* Fyr paa c. 54° 39' N. 18° 47' E. er nedlagt.

**2236. Tyskland. Oder Banke. Afmærkning forandret.**

(N. f. S. Nr. 47/3970. Berlin 1932.)

Den tidligere Afmærkning af *Oder Banke* er inddraget og erstattet med følgende nye Afmærkning:

1. En hvid Lys- og Fløjtetønde med rød N.-Topbetegnelse og mærket *Oder-Bank N.*, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 13<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>, i c. 12,<sub>8</sub> m Vand paa c. 54° 27' N. 14° 25' E.

2. En hvid Lys- og Klokketønde med rød E.-Topbetegnelse og mærket *Oder-Bank O.*, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, i c. 11 m Vand paa c. 54° 19' N. 14° 50',<sub>4</sub> E. En automatisk Klokke giver uafbrudt To-Slag hver 1<sup>m</sup>, Slag, Pause 5<sup>s</sup>, Slag, Pause 55<sup>s</sup>.

Lys- og Klokketønden er forsøgsvis forsynet med et selvvirkende Undervands-signal afgivet med Membran. Signalet, der kun afgives under Forsøg, er To-Tone hver 1<sup>m</sup>, Tone, Pause 5<sup>s</sup>, Tone, Pause 55<sup>s</sup>.

3. En hvid Spirtønde med rød E.-Topbetegnelse og mærket *Oder-Bank SO.* i c. 14,<sub>8</sub> m Vand paa c. 54° 16' N. 14° 34' E.

4. En hvid Lys- og Fløjtetønde med rød S.-Topbetegnelse og mærket *Oder-Bank S.*, og som viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 15<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Lys 8<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, i c. 12,<sub>3</sub> m Vand paa c. 54° 07' N. 14° 25' E.

5. En hvid Spirtønde med rød W.-Topbetegnelse og mærket *Oder-Bank SW.* i c. 15 m Vand paa c.  $54^{\circ} 16' N.$   $14^{\circ} 16' E.$

6. En hvid Lystønde med rød W.-Topbetegnelse og mærket *Oder-Bank W.,* og som viser rødt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $2^s$ , i c. 10,5 m Vand paa c.  $54^{\circ} 23' N.$   $14^{\circ} 10' E.$

(E. f. S. Nr. 39/1852 1932. Kort Nr. 280, 269 og C. Danske Lods, Side 442.)

**2237. Tyskland. Rügen W.-Kyst. Stralsund W.-lige Farvand. Tilsandinger fjernet.**  
(N. f. S. Nr. 47/3971. Berlin 1932.)

Nedennævnte Tilsandinger er fjernet:

1. Tilsandingen i *Gellen Rende* mellem de røde Spirtønder *B* og *C* paa c.  $54^{\circ} 29',_8 N.$   $13^{\circ} 03',_4 E.$

2. Tilsandingen i *Gellen Rende* mellem de røde Spirtønder *R* og *T* paa c.  $54^{\circ} 26',_8 N.$   $13^{\circ} 03',_6 E.$

3. Tilsandingen ved Anduvningstønden *Am Bock A* paa c.  $54^{\circ} 26',_3 N.$   $13^{\circ} 03',_7 E.$   
Bundbredderne andrager nu overalt mindst 50 m med en Dybde af 4,0 m ved Middelvandstand.

(E. f. S. Nr. 15/635 1932.)

**2238. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Luftfyr atter tændt.**

(N. f. S. Nr. 47/3973. Berlin 1932.)

Nedennævnte Luftfyr, der midlertidig har været slukket, er atter tændt:

*Schürsdorf* paa  $54^{\circ} 00' 39'' N.$   $10^{\circ} 42' 00'' E.$

*Grosz-Schlammin* paa  $54^{\circ} 09' 51'' N.$   $10^{\circ} 52' 05'' E.$

*Görtz* paa  $54^{\circ} 17' 29'' N.$   $11^{\circ} 00' 49'' E.$

Brændetid: Fra Solnedgang til Kl. 1800.

(E. f. S. Nr. 17/731 1932.)

**2239. Tyskland. Femern. Puttgarden-Riff. Kabeltønde inddraget for Vinteren.**

(N. f. S. Nr. 47/3974. Berlin 1932.)

Kabeltønden paa  $54^{\circ} 31' 16'' N.$   $11^{\circ} 12' 58'' E.$  er inddraget for Vinterperioden.

(E. f. S. Nr. 15/636 1932.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**2240. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren.**  
Stagerne med Koste, der afmærker Sejllebet til *Hellerup Lystbaadehavn* er inddraget for Vinterperioden. c.  $55^{\circ} 43',_0 N.$   $12^{\circ} 35',_2 E.$

**2241. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.**  
Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 16. November d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,0 m i E.-Siden af Renden, 6,6 m i Midten af Renden og 4,6 m i W.-Siden af Renden.

c.  $54^{\circ} 51' N.$   $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$

(E. f. S. Nr. 44/2078 1932.)

**2242. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lille-Grund W. Diernisse Grund. Sømærke genudlagt.**

Nedennævnte Sømærker er atter udlagt paa Plads:

1. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Lille-Grund W.*, paa  $55^{\circ} 03' (24\frac{1}{2}') N.$   $10^{\circ} 14' (18'') E.$

2. Den hvide Stage med Halmvisk, *Diernisse Grund*, paa  $55^{\circ} 04' (27'') N.$   $10^{\circ} 15' (50'') E.$

(E. f. S. Nr. 46/2223 1932.)

**2243. Danmark. Lille-Bælt. Fyrrenden. Afmærkning forandret.**

1. Rød Stage med 2 opadvendte Koste, *Bastholm Hage N.*, paa  $55^{\circ} 17' (57'') N.$   $9^{\circ} 46' (24'') E.$  er ombyttet med en rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste.
  2. Rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Græsholm NE.*, paa  $55^{\circ} 17' (15'') N.$   $9^{\circ} 48' (42'') E.$  er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.
- (E. f. S. Nr. 25/1195 1932. Kort Nr. 318, 241, 278 og 279. Danske Lods, Side 361. Søm.-Fort. Side 52, Nr. 2 og 4).

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2244. Sverige. Kattegat. Torekov. Fyr midlertidig flyttet og atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 43/2858. Stockholm 1932.)

1. Nedennævnte Fyr er midlertidig flyttet til følgende Pladser:

*Torekov gröna yltre* til  $56^{\circ} 25' 40'' N.$   $12^{\circ} 37' 38'' E.$ *Torekov gröna inre* til  $56^{\circ} 25' 38'' N.$   $12^{\circ} 37' 34'' E.$ Fyrene er overet i Pejling  $222^{\circ}$  og Afstanden mellem dem er 95 m.

2. De i Pkt. 1 nævnte Fyr samt Fyrene *Torekov röda, yltre og inre* er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 9/386 og 43/2025 1932.)

**2245. Danmark. Limfjorden. Nibe. Vinterafmærkning.**Sommerafmærkningen i Sejløbet ind til *Nibe* Havn er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Klodsbøjer. c.  $56^{\circ} 59' N.$   $9^{\circ} 38' E.$ **2246. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.**

I *Thyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $4,5$  m, i *Svaneholm Fyr*linie:  $5,2$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,3$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svaneholm Løb*:  $2,0$  m og i *Kobbø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Thyborøn Havn*  $4,5$  m Dybde over *Havrevlen* og  $5,2$  m i *Svaneholm Fyr*linie og  $4,3$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 40/1893 1932.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****2247. Rusland. Lapland. Drovyanoi Ledefyr. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1827. London 1932.)

1. Forfyret paa c.  $68^{\circ} 56' N.$   $33^{\circ} 01' E.$  viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ . Synsvidde: 17 Sm. Hvid Baake med sort Stribe.

2. Bagfyret, c.  $0,4$  Sm  $196^{\circ}$  fra (1), viser hvidt Et Blink hver  $1^s$ . Synsvidde: 23 Sm. Hvid Baake med sort Stribe.

**2248. Rusland. Lapland. Syedlovati Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1827. London 1932.)

*Syedlovati Island* Fyr paa c.  $69^{\circ} 16' N.$   $33^{\circ} 29' E.$  har en Synsvidde paa 15 Sm. Fyrbygningens Højde er  $10,4$  m.**2249. Rusland. Lapland. Syet Point. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1827. London 1932.)

*Syet Point* Fyr paa c.  $69^{\circ} 24' N.$   $33^{\circ} 30' E.$  har en Synsvidde paa 21 Sm.**2250. Rusland. Lapland. Shurinovi Island. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1827. London 1932.)

*Shurinovi Island* Fyr paa c.  $69^{\circ} 25' N.$   $33^{\circ} 14' E.$  har en Synsvidde paa 14 Sm.

2251. Rusland. Lapland. Tzuip Navolok Point. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1827. London 1932.)  
*Tzuip Navolok Point* Fyr paa c. 69° 43' N. 33° 08' E. har en Synsvide paa 12 Sm.
2252. Danmark. Radiofyrggruppen Vyl—Horns Rev—Graadyb i Virksomhed.  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 41/1945 1932 meddeles, at Radiofyrggruppen *Vyl—Horns Rev—Graadyb* nu er traadt i Virksomhed i Henhold til nævnte Efterretning, idet *Graadyb* Fyrskib paa c. 55° 20' N. 8° 05' E. har paabegyndt Udsendelsen af Klartvejrssignaler.  
(E. f. S. Nr. 41/1945 og 46/2189 1932. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1, 36 og 37.)
2253. Tyskland. Helgoland. E.-Baake Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 43/3688. Berlin 1932.)  
Den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne 195° og 330° er permanent nedlagt.  
54° 11' 01",<sub>5</sub> N. 7° 55' 02",<sub>5</sub> E.  
(Kort Nr. 264.)
2254. Holland. Zuiderzee. Navneforandring.  
(N. f. S. Nr. 47/3990. Berlin 1932.)  
Benævnelsen *Zuiderzee* benyttes ikke mere officielt. Den inderste Del af den gamle *Zuiderzee* (S. for Sludæmningen) hedder nu *IJselmeer* og den N.-lige, direkte i Forbindelse med Havet staaende Del (N. for Sludæmningen), *Waddenzee*.  
c. 52° 45' N. 5° 30' E.  
(Kort Nr. 264.)
2255. England. Themsen Munding. Edinburgh Channel. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1839. London 1932.)  
En Grund med 3,<sub>3</sub> m Vand ligger paa c. 51° 33' N. 1° 16' E., 2,<sub>7</sub> Sm 4½° fra *South Shingles* Baake.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2256. Spanien NW.-Kyst. La Coruña Anduvning. Oplysning om undersøisk Klippeplateau.  
(A. a. I. N. Nr. 44/1141. San Fernando 1932.)  
Paa det undersøiske Klippeplateau med Dybder paa under 100 m mellem Breddeparallelernerne 43° 27' 30" N. og 43° 26' 05" N. samt Meridianerne 8° 35' 50" W. og 8° 38' 40" W. er fundet nedennævnte Dybder, som følger:  
a. 53 m paa 43° 26' 44" N. 8° 38' 12" W.  
b. 63 m — 43° 26' 42" N. 8° 37' 13" W.  
c. 80 m — 43° 27' 14" N. 8° 37' 25" W.  
S.-ligere paa 43° 24' 42" N. 8° 34' 39" W. er fundet en Dybde paa 52 m.  
(E. f. S. Nr. 22/1055 1932.)
2257. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island. Fire Island Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 45/3097. Washington 1932.)  
Omkring den 6. December d. A. forandres *Fire Island* Fyr paa c. 40° 38' N. 73° 13' W. til at vise hvidt Et-Blink hver 7,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>27</sub><sup>s</sup>, Mørke 7,<sub>23</sub><sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
2258. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Frying Pan Shoals Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.  
(N. t. M. Nr. 45/3102. Washington 1932.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Frying Pan Shoals* paa c. 33° 28' N. 77° 34' W. er permanent fjernet.
2259. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.  
(N. t. M. Nr. 45/3102. Washington 1932.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Savannah* paa c. 31° 57' N. 80° 40' W. er permanent fjernet.

2260. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.  
(N. t. M. Nr. 45/3102. Washington 1932.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *St. Johns* paa c. 30° 23' N. 81° 18' W. er permanent fjernet.

### VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2261. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Anduvning. South Pass Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.  
(N. t. M. Nr. 45/3104. Washington 1932.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *South Pass* paa c. 28° 59' N. 89° 07' W. er permanent fjernet.
2262. Mexiko. Campeche Bugt. Celestín Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 43/3637. Berlin 1932.)  
*Celestín* Fyr paa c. 20° 51' N. 90° 25' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink. Flammens Højde: 10,4 m. Synsvidde: 11 Sm. En 11 m. høj Fyrmast.
2263. Venezuela N.-Kyst. Margarita Island. Fyr upaalideligt.  
(N. t. M. Nr. 1840. London 1932.)  
Det hvide Blinkfyr paa c. 11° 03' N. 64° 24' W., 24,0 Sm 348½° fra *Araya Bank* ubevogtede hvide Blinkfyr, er upaalideligt. — Synsvidde: 12 Sm.
2264. Haïti. Gonave Bugt. Devil Point. Baake forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 45/3107. Washington 1932.)  
Den sorte Baake paa *Devil Point* paa 19° 13' (17") N. 72° 47' (37") W., mellem *Gonaïves* og *St. Marc*, er forsvundet.
2265. Porto Rico N.-Kyst. Point Palmas Altas. Baake forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 45/3108. Washington 1932.)  
Den hvide Baake paa *Point Palmas Altas* paa 18° 29' (30") N. 66° 33' (50") W. er forsvundet.
2266. Porto Rico E.-Kyst. Largo Shoals Fyr atter tændt og forandret.  
(N. t. M. Nr. 45/3109. Washington 1932.)  
*Largo Shoals* Fyr paa c. 18° 19' N. 65° 35' W. er atter tændt. Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 44/2097 1932.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2267. Grækenland. Saloniki. Ankerplads. Tilsanding.  
(N. t. M. Nr. 1817. London 1932.)  
En betydelig Tilsanding har fundet Sted paa *Saloniki* Ankerplads.  
c. 40° 35' N. 22° 54' E.
2268. Rhodos. Malona Bugt. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1829. London 1932.)  
En Grund med 5,0 m Vand ligger paa c. 36° 10' N. 28° 09' E., 1,1 Sm 82° fra *Malona* Bugt Kirke.
2269. Cypern. Kap Greco. Fyr forandres midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 1844. London 1932.)  
I Tiden fra den 15. til den 30. December d. A. vil Kap *Greco* Fyr paa c. 34° 56' N. 34° 06' E. midlertidig blive forandret til at vise hvidt, fast Lys i Stedet for hvidt Et-Blink.

2270. Spansk N.-Afrika. Bahia de Alhucemas. Cala del Quemado. Villasanjurjo skiftet Navn.  
(N. f. S. Nr. 46/3915. Berlin 1932.)  
Havnen *Villasanjurjo* har skiftet Navn og hedder nu *Villa Alhucemas*. c. 35° 15' N. 3° 54' W.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2271. Persiske Bugt. Jezirat Harkus. Baake forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 1837. London 1932.)  
Baaken, der afmærkede *Jezirat Harkus* paa c. 27° 56' N. 49° 42' E., er forsvundet.
2272. Italiensk Somaliland. Mogadiscio. Tidssignaler pr. Radio midlertidig indstillet.  
(N. f. S. Nr. 47/4017. Berlin 1932.)  
*Mogadiscio* Radiostation paa 2° 02' 15" N. 45° 21' 32" E. har midlertidig indstillet Udsendelsen af Tidssignaler pr. Radio.
2273. Afrika E.-Kyst. Dar es Salaam. Dar es Salaam Bugt. Kidandoni Ledefyr tændt. Ledefyr slukket.  
(N. f. S. Nr. 46/3930. Berlin 1932.)  
1. a. *Kidandoni* Forfyr paa c. 6° 47' S. 39° 17' E., 3,1 Sm 279° fra *Outer Makatumba* Fyr. Hvidt Et-Blink hver 1,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14,6 m. Synsvidde: 10 Sm. En 2,4 m høj Jerngitterbaake.  
b. *Kidandoni* Bagfyr c. 0,22 Sm 249° fra (a). Hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18,9 m. Synsvidde: 10 Sm. En 9,1 m høj Jerngitterbaake.  
Ledefyrene overet i Pejling 249° leder gennem Midten af Løbet mellem *Daphne Reef* og Tønden paa *Hammond Reef*. Det er vanskeligt at skelne Fyrbaakerne om Dagen.  
2. Ledefyrene, der overet tidligere ledte tværs over *Daphne Reefs*, er permanent nedlagt.  
Forfyr: c. 6° 46' S. 39° 18' E., 2,59 Sm 310° fra *Outer Makatumba* Fyr.
2274. Portugisisk E.-Afrika. Pungue Munding. Afmærkning forandres.  
(N. f. S. Nr. 47/4016. Berlin 1932.)  
1. Anduvningstønden flyttes til 20° 01' 00" S. 35° 03' 00" E.  
2. En Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 19<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>, udlægges paa 19° 59' 08" S. 34° 58' 07" E. — Lodsdamperen faar Station ved denne Lystønde, og Skibene skal, naar de maa afvente Flodtid, ankre her.  
3. Lystønden, som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink, og som ligger c. 5 Sm W. for (2), inddrages.  
Ovennævnte Forandringer finder Sted den 1. Januar 1933.
2275. Portugisisk E.-Afrika. Ilhas Primeiras. Ilha Epidendron. Fyr tændt.  
(N. f. S. Nr. 46/3929. Berlin 1932.)  
Paa *Ilha Epidendron* er paa c. 17° 04' S. 39° 07' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.
2276. Bengalske Bugt. Coromandelkysten. Karikal Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 46/3935. Berlin 1932.)  
*Karikal* Fyr paa c. 10° 55' N. 79° 51' E. er forandret og viser nu hvidt I.ys med Gruppe-Formærkelser, To-Fornærkelser hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 13 Sm.
2277. Malacca Halvø. Johore Stræde Anduvning. Kapala Rocks. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1820. London 1932.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa 1° 23' 11" N. 104° 01' 27" E.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2278. Sunda Øerne. Britisk N.-Borneo. Darvel Bugt. Armstrong Reef. Lystønde udlagt. Baake fjernet.  
(N. t. M. Nr. 1821. London 1932.)  
1. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa 4° 56' 02" N. 118° 26' 02" E.  
2. Baaken c. 0,1 Sm NE. fori(1) er fjernet.
2279. Sunda Øerne. Britisk N.-Borneo E.-Kyst. Darvel Bugt. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1838. London 1932.)  
En Grund med 8,2 m Vand rapporteres at ligge paa 4° 54' 20" N. 118° 34' 00" E.  
— Grunden er ikke nærmere undersøgt.
2280. Fransk Indokina. Annam. Kin Hon (Gia). Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1811. London 1932.)  
Fyret paa c. 13° 46' N. 109° 15' E., c. 0,325 Sm 10' fra *South Point* Fyr, er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.
2281. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Fai tsi long Øhav. Baaker opført.  
(N. t. M. Nr. 1734. London 1932.)  
Baaketaarne er opført paa følgende Steder:  
a. Paa et Skær, der ved Lavvande er c. 1 m over Vandet. 20° 57' 24" N. 107° 14' 26" E.  
b. Paa *Moustique Rock*. 20° 55' 21" N. 107° 21' 50" E.  
c. Paa *Echelle Reef*. 21° 03' 54" N. 107° 27' 39" E.  
d. Paa *Lynx Rock*. 21° 05' 36" N. 107° 29' 12" E.

## Tillæg.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2282. Danmark. Kattegat. Kalø Vig. Pladen N. Nyt Sømærke udlagt.  
En rød Stage med 1 opadvendt Kost, *Pladen N.*, er udlagt i 4,0 m Vand paa 56° 13' (55") N. 10° 24' (26") E. ved N.-Siden af *Pladen*.  
(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 159. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 12 A.)
2283. Danmark. Kattegat. Hjælm NE. Oplysning om Vrag.  
Vraget af Motorskibet *Else* er nu tilintetgjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 2,5 m. Vragets Plads er 56° 08' (40") N. 10° 49' (55") E., c. 250 m fra den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Hjælm NE*.  
(E. f. S. Nr. 50/2418 1930. Kort Nr. 252, 227, 247, 278, 211 og 280.)
2284. Danmark. Kattegat. Hjælm NE. Sømærke flyttes.  
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Hjælm NE.*, paa 56° 08' (36") N. 10° 50' (05") E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive flyttet c. 300 m N. efter.  
(Kort Nr. 252, 227, 247, 278, 211 og 280. Søm.-Fort. Side 30 Nr. 28.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER-CONTRACTORS

FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSROLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 69, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	} »Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} »Lambert
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} »Lambrose
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose Grimbsby

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5



Forsikrings-Aktieselskabet  
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316      Telgr. Adr. Reassurance

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT      KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28      TLF. C. 10036      KØBENHAVN K.

Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

— Naval &amp; Mercantile Outfitters —

"SILVERVARER" giver Tilfredshed.

For De køber andetsteds besøg da —

### SILVER'S

en gros og en detail

Ekviperingsforretning og 1ste Kl.'s Skrædderetablisement.

2, Bate Place, Docks, Cardiff, og 6, Richmond Bulldogs, Avonmouth.

Telegramadresse: Silvers, Docks, Cardiff.

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Træstæbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Beateleys.

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14—15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaløgade 35, København. Telegr.-Adr. »MARAG«.  
Telf. Central 1504.

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Tel.-Adr. BYSTRÖM ULEABORG ALLE CODER

## WILJO BYSTRÖM & CO.

SKIBSMÆGLERE og SPEDITÖRER

ULEABORG &amp; HAUKIPUDAS

Incl. Ijo — Røyttäl

Lloyds Agenter. — Agenter for Nordisk Skibsrederforening og  
Danske Sjøskibsrederiers Protection ClubMedlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Vice-Konsulat for Nederlandene Norsk Vice-Konsulat

## O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditörer

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

ULEABORG &amp; HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association

Spansk Vicekonsulat

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
Independent Stevedores

Members of The Association of Finnish Stevedores.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 49

FREDAG 2. DECEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Del Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbunde  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavel  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Eshjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

FRIT FRA LEVEREN *Scandinavian Shipping Gazette* gengiver i sit sidste Nummer nogle interessante Citater fra den Tale, som Norddeutscher Lloyd's Præsident, Dr. Philipp Cornelius Heineken, fornylig har holdt ved Princetown Universitet i New Jersey.

Det springende Punkt i Heineken's Tale var Spørgsmaalet om Subsidier. Taleren understregede, at Tyskland ikke havde Subsidier for Skibsfartens Vedkommende, og at tyske Redere principielt var derimod. Men, hævdede han, ingen Nation kan forventes at lade sin Skibsfart miste dens internationale Plads, for slet ikke at tale om at lade den gaa ned og forsvinde. Derfor maa Spørgsmaalet om Hjælp fra Staten, eller med et andet Ord Statssubsidier, uværgeligt rejse sig som et internationalt Problem, og det er af den største Betydning, at vi aabent og ærligt lager Problemet op og søger at faa det løst principielt og paa en sund og naturlig økonomisk Basis, som Publikum kan forstaa.

Om selve Subsidie-Spørgsmaalet tager Heineken det samme Standpunkt, som Statsminister Stauning i en Udtalelse for nogle Aar siden til *Scandinavian Shipping Gazette*: dette er et internt Spørgsmaal. Hvordan en Nation vil ordne sin Skibsfart, kan andre ikke blande sig i; man maa træffe sine egne Dispositioner i saa Henseende.

Heinekens Udtalelser er ikke blevet hilst med Glæde i Tyskland. Hans eget Selskab har udtalt, at hans Meninger maa staa for hans egen Regning. Hertil siger *Scand. Shipping Gazette*, at der er god Grund til at være Herr Heineken taknemlig, fordi han taler frit fra Leveren. Det kan ikke nytte at slikke Hovedet i Busken paa Strudsevis. Selv om man af principielle og personlige Grunde ikke kan lide Tanken om Subsidier, maa praktiske Mænd give Heineken Ret i, at ingen Nation vil roligt se paa, at dens Handelsflaade gaar ned eller taber Terræn.

Her i *Dansk Søfarts Tidende* har vi i snart 18 Maaneder peget paa den for den danske Handelsflaade store Fare, at Bankerne og andre tillader eller gennemtvinger Salg af gode danske Skibe til udenlandske Konkurrenter. Dansk Skibsfart vil næste Aar i Trælastfarten være ude for en mægtig Konkurrence, hovedsagelig fra saadanne billige Skibe, købt her og andetsteds og bemanded med Finner, Ester eller Letter, hvis Hyrer ligger saa langt under de danske. Denne Konkurrence bliver saa meget stærkere, fordi ogsaa mange Redere pro forma overfører deres Baade til finsk, estnisk og lettisk Flag for at opnaa Fordelene ved de billige Hyrer. Saa den hjemlige Situation gør ogsaa Heinekens Udtalelser aktuelle.

OPLÆGNINGERNE *STIGER IGEN* Efter at Oplægningerne i den sidste Maanedstid Uge for Uge er gaaet pænt ned, har Strømmen igen vendt sig, og denne Uge er Oplægningerne 65 Skibe, svarende til 241,717 Tons Dødvægt, eller godt 8,000 Tons mere end den foregaaende Uge. Alt tyder paa, at Oplægningerne igen vil stige Uge for Uge, da Isdannelsen i Østersøen snart vil lukke for Trælast-

afskibningerne, og Montreal-Markedet ligeledes synger paa det sidste Vers.

Aaret 1932 har med Hensyn til Oplægninger og Fragtrater været det mørkeste i mange Aar. De sidste Ugers Sligning i Raterne maa delvis ses i Belysning af Sterlings og den danske Krones formindskede Værdi. *Chamber of Shipping* oplyser saaledes i sit sidste Fragt-Index, at *Guldværdien af Fragterne er 45 Procent lavere end i 1913.*

**DANMARKS KUL- FORBRUG OG ENGLAND** Som Led i de anerkendelsesværdige Bestræbelser for at udvide den dansk-engelske Samhandel, gæstes København i Øjeblikket af en Række fremragende engelske Kulfolk. Denne Kul-Delegations Ordfører Mr. Williams har benyttet Lejligheden til at udtale, at England vil søge at faa hele Danmarks Kulforbrug lagt over paa den britiske Mineindustri. Eller som han djærvt udtrykker det: »Vi ønsker at blive Danmarks Leverandører for 100 Procent.«

Englænderne ødelagde som bekendt selv deres danske Kulmarked ved den store Kulstrejke 1926, og den danske Industri er blevet vant til og forvænnet med gode og billigere Kul fra andre Lande. Hvorledes Industrien stiller sig til de engelske 100 Procents Ønsker vides ikke; dens Holdning maa vel være afhængig af, i hvor høj Grad den føler sig i Gæld til Landbrugel, hvis Pligter overfor England er indlysende. Det er saa sin Sag at fordyre sin industrielle Produktion med dyrere Kul, og man kan vel paa Forhaand sige, at 100 Procents Ønsket bliver ikke opfyldt. Der gaar her i København alle mulige fantastiske Rygter i Forbindelse med dette Kul-Besøg. Det forlyder saaledes aldeles bestemt, at England er villig til at give Danmark den polske Bacon-Kvote, hvis Danmark vil efterkomme det engelske 100 Procent Ønske. Dette Forlydende er selvfølgelig Vaas. England har gennem sine ansvarlige Statsmænd for to Uger siden udtalt, at det ikke lænkte paa at forlade de nuværende *most-favoured-nation* Handelstraktater og erstatte dem med Præferencetraktater. Og den rygtede Overførelse af den polske Bacon-Kvote til Danmark vilde jo være et eklatant Brud paa de eksisterende Handelstraktater, ikke alene mellem England og Polen, men mellem England og alle andre Lande, der eksporterer Bacon til England. Saa det Rygte kan man vist godt relegere til Fantasiens luftige Verden.

Men der er saa sandelig ogsaa andre Problemer, der spiller ind. Den Forøgelse af vor engelske Kul-Import, som vi loyalt har gjort, er, som vi paapegede paa dette Sted for en Uge siden, sket under store Vanskeligheder. Vore Læsere husker maaske, at et enkelt Skib maatte skrabe sin Ladning sammen fra ti forskellige engelske Miner. Det gaar jo ikke. Det koster altfor meget, og Kvaliteten bliver ikke den man ønsker. Dette Forhold skyldes selvfølgelig den ejendommelige Coal Mines Act, der indskrænker Produktionen efter et Kontorsystem, som mildest talt er upraktisk, selv om det maaske har andre os uvedkommende Fordele. Og efter hvad *The Times* meddeler i disse Dage, saa har Regeringen forkastet den engelske Kulindustri Forslag om Ændring af disse Bestemmelser og forlænget Coal Mines Act uforandret for andre fem Aar.

Saa kommer de andre Momenter til. Lukker vi vort Marked for tyske Kul, kommer vore sidste relativt gode Aftaler med Tyskland i alvorlig Klemme. Og hvad de polske Kul angaar, vil en Udelukkelse af disse betyde, at vore Skibsværfter vil miste de store Skibsbygningsordrer, som Polen er i Færd med at placere. Polens Handelsflaade er paa mindre end 100,000 Tons, og den store nye Republik ønsker at bygge den op paa Højde med de andre Skibsfartsnationer. Her ligger Arbejde for vore Værfter, som vi altsaa maa renoncere paa. Og der er adskillige andre Sider til dette Problem, som ikke løses efter en Linial.

**STERLING OG KRONEN** Sterling vedbliver at falde. Hver Dag noterer Dagbladene med Kæmpetyper, at nu har Sterling naaet Bundrekord, for næste Dag at kunne publicere et endnu »bedre« Lavmaal af Sterlings Værdi i Forhold til Dollar og de andre Guldvalutaer. Vi staar i Dag overfor den ejendommelige og tragiske Kendsgerning, at der skal hele seks Kroner og ni Øre til at opveje en Dollar, og ikke mindre end 145 Kroner for at erhverve sig en 100 Mark-Seddel. Maaske ejendommeligere er det, at den saa stærkt beskaarne Krone i det hjemlige Marked i stor Udstrækning har bevaret sin Købeevne. Men længe varer dette næppe, selv om Seddelomsætningen er blevet beklippet saa stærkt som den er. De stigende Priser paa Levnedsmidler i England vil anlagelig meget snart mærkes her, med mindre der drages Omsorg for, at den uanstændigt høje Detailhandler-Avance beskæres føleligt.

Der spaaes iøvrigt yderligere Sterling-Fald formodet de store engelske Guld-Afskibninger til Staterne. Dette stiller de saakaldte Sterling-Lande i en vanskelig Situation. Skal de vedblive med at lade deres nationale Valuta følge Sterling? For Danmarks Vedkomme er Svaret ligetil — vi har desværre ikke noget Valg. For *better or worse* har vi lænket vor økonomiske Fremtid til vort engelske Hovedmarked. Men for de andre Lande ligger det unægtelig anderledes. I Sverige hæver sig stærke Røster imod en Fortsættelse af denne Politik. Sverige, hvis Valuta for ganske kort Tid siden laa betydeligt under den danske, er nu kommet paa ret økonomisk Køl efter Kreuger-Forskækkelsen, og den svenske Krone noteres i Dag betydeligt over den danske, saa højt, at det økonomiske Samarbejde mellem de to Lande og en fælles økonomisk Front er vanskeliggjort. I Modsætning til den danske følger den svenske Krone ikke blindt Sterling-Nedgangen. Den svenske Krone, der fornylig var en Shilling-Krone, værdsætter i Dag Sterling til godt atten Kroner, mens vi er oppe paa over nitten. Ganske vist ligger Sverige med store Sterling-Reserver, men Sveriges Interesser er ikke i den Grad sammenknyttet med Englands, at det kan tillade sin Valuta at smuldre længere og længere bort fra Guld-Pariteten. Som Følge heraf bliver Danmarks og Sveriges Problemer mere og mere væsensforskellige.

**POLITIK OG ERHVERV** Pokker forstaa sig paa Politik! Gik ikke de Konservative og Venstre til Valg i flammende Protest mod Erhvervslivets Ødelæggelse af Handelsminister Hauges Diktatur. Næppe er Valget ovre, førend Landbrugsraadet »bemyndiger Staten til at foretage de fornødne Reguleringer af vor Landbrugseksport i det Omfang, hvori dette nødvendiggøres af Importrestriktionerne fra Udlandets Side over for danske Landbrugsvarer«. Og en af Regeringens første Handlinger efter Rigsdagens Sammentræden i Forgaars bliver at fremsætte Forslag om Statskontrol med Udførslen af Landbrugsprodukter. Altsaa fuldstændig analogt med Kontrollen af vor Import. Hvis Handelsminister Hauge er Diktator, hvad er saa Landbrugsminister Bording?

Ganske vist siger Generalsekretær Høgsbro-Holm i et Interview følgende:

»Det er paa Grund af vanskelige Afsætningsforhold og fremmede Landes Kontingentering af Varer fra Danmark blevet nødvendigt at foretage en Undersøgelse af Eksportvarer for de forskellige Eksportører. Det er den Praksis, der nu bliver lovfæstet. Vi har længe strittet imod, men Forholdene tvinger os til at gaa med. Der er ikke Tale om, at Ministeren vil opkaste sig til Diktator, men Forholdene, saaledes som de paaalvinges os udefra, gør en Ordning nødvendig. Det drejer sig om Specialvarer, levende Svin, Smør, Ost og andre Mejeriprodukter, Kød, levende Kvæg samt delvis Æg.« Men, Pokker forstaa sig paa Politik!

## DE SVENSKKE REDERE KRÆVER LAVERE LØNNINGER

Alle Overenskomster er opsagt til 1. Februar

Sveriges Rederiforening har paa et Møde den 16. November taget den Beslutning at opsigte alle Overenskomster til 1. Februar 1933.

Heri er indbefattet Overenskomsterne med Sveriges Fartygsbefælsforening, Svenska Maskinbefælsforbundet, Sveriges Radiotelegrafistforening, Nya Stewartsforeningen, Sømændenes og Fyrbødernes Forbund samt Sveriges sjøfarende Kvinnors Forening.

Skibsreder Gunnar Carlsson, Rederiforeningens Formand, udtaler til *Svensk Sjöfarts Tidning* i Anledning af disse Opsigelser, at det er umuligt at holde den svenske Trampflaade i Virksomhed uden at Lønningerne sættes ned.

Baade fra Befalingsmændenes og Mandskabets Side kommer denne Beslutning overraskende, siger vor svenske Kollega. De mener, at Nedgangen i Kronens Værdi allerede har beskaaret Lønningerne eftertrykkeligt for Søens Folk.

Direktør Em. Högberg i Stockholm udtaler i et

Interview med *Aftonbladet*, at hvis ikke Driftsomkostningerne bliver nedbragt ved lavere Hyrer, vil svensk Tonnage i betydelig Udstrækning blive overført til fremmed Flag. Direktør Högberg beklager Nødvendigheden af dette Skridt og peger paa, at *svenske Redere i den sidste Tid har købt udmærket udenlandsk Tonnage og indregistreret denne under finsk Flag.*

I Løbet af Aarets 10 første Maanedre har Finland forøget sin Handelsflaade med 35 Skibe, svarende til 67,500 Tons Brutto. Svensk Skibsfart bliver undergravel paa denne Maade, da vi skal konkurrere med disse billige finske Skibe.

## RUSSISK ISRAPPORT

*Soufracht*, Soviets herværende Kontor har modtaget følgende Ismelding dateret d. 29. Novbr.:

Sea Kanal — Drivis. Neva Bugt og Vest for Kronstadt isfri. Temperatur: 3 Graders Reamur.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, 29. Novbr. 1932.

Medens de hjemlige Markeder ikke kan opvise større Forandringer, er der en meget betydelig Fremgang i flere af de ledende oversøiske Markeder, og aller engang gaar La Plata i Spidsen. Det er kun ganske faa Uger siden La Plata var meget langt nede, og der var vist ingen, som turde haabe paa et saa eklatant Omslag, som Tilfældet har været i de sidste Dage. En Stigning paa 3/- 4/- i Løbet af ganske kort Tid kan ikke undervurderes og December Positioner, for hvilke det en Overgang saa rent haabløst ud, er nu mest efterspurgt til stadig stigende Rater, og sandsynligvis vil denne Fasthed ogsaa influere paa den ny Høsts Afskibning. Foreløbig indikeres 17/- 17/3 for Januar/Febr., men en forsigtig Politik, specielt med Hensyn til Tilbud af Ballasttonnage, kan magelig sætte Raterne i Vejret. Fra Montreal, hvor Sæsonen nu snart er slut, er Raterne steget fra 5½ c. til ca. 7½ c. til A/R, og fra ca. 2/- til 2/6d. til U.K.; det er altid noget og har i al Fald givet enkelte en Gevinst. Australien lader til at kunne tiltrække den nødvendige Tonnage til de samme Rater; Pacific er u virksom lige for Øjeblikket. Østen er nogenlunde stabil; Indien ret upaaagtet. Donau gør en Del paa Basis af 14/3 14/9d. A/H og Sortehavet/Kont. betinger 10/- 10/3. Det stærke Fald i den engelske Valuta gør sit til at sætte en Bremse for Forretningslivets Udvikling, men forhaabentlig retter Kursen sig, saa snart Spørgsmaalet om Erstatningsbetalingen er ordnet. —

### TRÆLASTMARKEDET

fortsætter roligt uden Variation, og Sæsonen kommer sandsynligvis til at ebbe ud uden det mindste Tilløb til Hausse; dette var maaske heller ikke at vente, saaledes som Forholdene har udviklet sig, omend stærkt paakrævet.

### LENINGRAD

betaler noget bedre Rater, men saa længe der er mere end Tonnage nok, kan det ikke blive overvældende og knapt nok til at imødegaa alle de ekstra Udgifter og Forsinkelser, som maa regnes med paa denne Aarstid. Slutninger: Leningrad/Antwerpen 900 Std. 39/6, Calais 1100 Fv. 34/- Option Rouen 35/-, Langebrügges 1000 Fv. 33/6 og der noteres: 40/- 800 Std. Hull el. West Hartlepool, 39/- 750 Std. Fredrikstad, 43/- 750 Std. Holland, 43/- 600 Std. Antwerpen.

Fra Østersøen rapporteres sluttet: 1200 Std. Sundsvall/Rouen 157 Frcs., 675 Std. Nyhamn & Sundsvall/

Calais 160 Frcs., 825 Fv. Björkö/Cardiff 35/-, 625 Std. Råfsö & Trångsund/Hull 34/, 640 Std. 3 Syd-Finland/London 37/-, 1000 Std. Hernösand/London 32/- 33/9, 650 Std. Gefle/London 32/6, 1400 Std. Piteå/Skellefteå/Hernösand—Alexandria 51/.

### KUL, KOKS etc.

Befragtningen har været forholdsvis livlig til faste og tildels forbedrede Rater, men endnu er det yderst pauvert, og det er vist desværre saa, at de allerfleste Rejser udføres med Tab. Leith/Aalborg 1900 t. 4/9, Forth/K'havn 1650 t. 5/-, Tyne/Randers 2500 t. 4/7½, Nyborg 2000 t. 4/6, Goole/Saxkøbing 1200 t. 6/-. Beckton/Thisted 550 t. Koks 11/-. Hartlepool/Reykjavik 1200 t. Kul 10/4½. Danzig/Nykøbing F. 1150 t. 5/4½, Aabenraa 2/2,300 t. 5/-. R'dam/Stockholm 3000 t. Koks 6/9, Wales/K'havn 3300 t. 4/6 800. Danzig/Nord-Frankrig og Danzig/Irland sysselsætter megen Tonnage, men Raterne kunde være betydelig bedre.

### MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked har været lidt livligere, dog uden Fremgang i Raterne, og Noteringerne ligger omkring 6/3 6/6 any size, Tyne/Vest Italien, 9/ 1,800 t. Barcelona, 6/- 6,300 Pt. Said, 7/9 2,500 Catania; Wales/Vest Italien 5/6 7/8,000 t., 6- 6/3 mindre, 7/- 16/1,900 t. Dakar, 6/- 6,700 t. Marseille, 7/6 2,000 t. Malta og R'dam/V. Italien 6/- 6/3 any size, Sicilien 7/- 3/4,000 t. — De hjemgaaende Markeder er noget bedre repræsenteret og noteres bl. a.: Sfax/Hull 3,500 t. 8/3, Rouen 32 Frcs., Glasgow 2,400 t. 8/6 9/-, Alexandria/Hull 9/6 10/, Frugt ca. 21/6 22/-; Donau 14/- 14/3 A/R, 14/6 14/9 A/H, 16/3 16/9 Danmark og fra Kysten 11/- A/R, 13/6 13/9 Danmark. Sortehavet/U.K.Kont. 10/- 10/3, Nicolaieff/U.S.A. 6/6,600 t. 11/4½.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende offereres en hel Del Kul- og Kokslaster. Wales/Halifax 2,700 t. 8/6, Sunderland/Halifax 2,200 t. (Koks) 11/6, Wales/Lynn 2,900 t. 8/6, Wales/St. John's 10/6 2,500 t. Forth/St. John N.B. 9/- 2,500 t. Wales/Havana har kunnet slutte til 6/6 med 2/- Losning, hvilket er ganske ubegribeligt. Montreal/A.R. er forbedret til 6¾ c. à 7½ c., U.K. optil 2/6, Middelhavet 9½ c. St. John/A/R indikerer 7 c. med 8½ c. til Middelhavet. Cuba ca. 14/6 6,500 t., 15/- 15/6 3,000 t. Decbr.; Kul Hampton Roads/Monte Video \$1.70, Rio \$1.75, Santos \$1.95. Pitch, Range/Nord Frankrig 11/6, Gulfen 14/- f.o.b.

Pacific er meget rolig, nominelt noteres uforandret 22/9 Vancouver/U.K.

### SYDAMERIKA

Medens de udgaaende Kulrater stadig holdes nede i 9/- B. Aires, 8/9 Monte Video, har der været en glædelig Opgang i det hjemgaaende Marked. Talrige Afslutninger rapporteres per prompt og December til Rater, som ligger godt 1/6 over forrige Uges Niveau, og Jan./Febr. Positioner afvinder nu ogsaa mere Interesse. San Lorenzo/U.K.Kont. er gjort til 17/6 à 18/6 Decbr., A/R 17/6 18/- og Bergen/Åhus range 19/10/28. Decbr.; San Lorenzo/U.K. Kont. Jan./Febr. 16/9 17/- store Baade, 17/3 5,500 t. og Bergen/St'holm range indikerer ca. 18/- 18/3 6,000 t. 10 pCl.

### ØSTEN

Australien har igen været aktiv, baade til Europa

og Østen, men det er rigtignok nogle sørgelige Rater. Fra Sydlandet betales 28/3 28/9 Europa, 16/- Shanghai, Sydney/Europa 26/- (bulk). Vestlandet 26/6 Europa, 15/6 Shanghai. Bønner Dalny/R'dam-Hamburg er kommet op i 30/- Decb. 27/6 28/- per Januar og Vladivostock 35/- parcels per Decb. Madras/Kont. Jan. ca. 25/6 26/6. Durban/U.K. 15/-, Halifax 17/6, Vancouver 17/-, Durban/Singapore 7/3, Colombo 7/-, Java 9/6d.

### TIMECHARTER

Stor Dieseltonnage søges for Levering Pacific/Tilbagelev. U.K.Kont. 6/6 à 7/-, hvis Levering Colon 4/3, Uk. 3/6d.

6,800 m/v Lev. Havana/Tilbagelev. Plate 60 c.; 5,500 m/v Lev. Halifax/Tilbagelev. Plate 85 c.

Vestindien: 4,275 t. Rundrejse 65 c.; 2,400 t. 85 c.; 2,100 t. 90 c.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graabyssbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrinlien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Færvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-dragtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning 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 Ladeperroier og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer. Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodsjes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørages Losning og Lading efter faste, af Ministret approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flyvende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Waln) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast, 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. 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 for Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading til faste Takster. 2 af Svitzers Blørgningsdampere 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 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Færvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugsering, uturnød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køihallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejskibe med Hælpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.



### Ny Skibsmægler og gammelt Firma

Skibsreder Norman H. Hansen, som i Foraaret overtog Aalborg Firmaet Rechnitzer, Thomsen & Co., bestod i forrige Uge Mæglerprøven her i København, og har nu af Ministeriet for Handel og Industri modtaget Bestalling som autoriseret Skibsmægler i Aalborg.

Skibsmægler Norman H. Hansen blev forøvrigt i Sommer udnævnt til Lloyd's Agent i Aalborg. Hans Firma repræsenterer som bekendt en Række inden- og udenlandske Rederier, deriblandt Det Østasiatiske Kompagni, D/S Dannebrog.

### Storstrømsbroen paabegyndes til Januar

Der har i de sidste Par Uger gaaet Rygter om, at Finansieringen af Storstrømsbroen havde mødt saa store Vanskeligheder, at det engelske Firma ikke vilde kunde bygge Broen paa de skitserede Betingelser.

I Følge »Dag. Nyh.« er Forholdet det, at det engelske Firma i Løbet af meget kort Tid vil kunne meddele Statsbanerne, at det økonomiske Grundlag er i Orden. Laanet paa 2 Mill. Pd. vil i Følge en Underhaandsmeddelelse til Trafikministeriet blive givet til 4 pCt. med 4 Aars Afdragstid.

Det store Broarbejde kan antagelig paabegyndes først i Januar.

### Stabelaføbning i Nakskov

Kl. 1 i Lørdags løb Statsbanernes nye Dieselmotorskib til Kalundborg-Aarhus Ruten af Stabelen paa Nakskov Skibsværft. Fru Generaldirektor Knutzen knuste Champagneflasken mod Skibets Stævn og døbte det med Navnet »Jylland«, hvorefter Skibet gled af Beddingen, hilst med Hurraraab fra Tilskuerne og Værftarbejderne. Skibet er 78.33 Meter langt, 12.40 Meter bredt og har en Dybde fra Hoveddækket paa 7.57 Meter. Fremdrivningsmaskinen er en Burmeister & Wains Dieselmotor paa ca. 2,300 HK., som skal give en Fart af godt 15½ Knob.

Paa Grundlag af Erfaringer, der er indvunden ved Driften af Søsterskibet »Kalundborg«, er der foretaget forskellige Ændringer, saaledes er Rygesalonen flyttet op paa Baadsdækket, og der er indrettet et større Antal Sovekahytter for én Person. Med Henblik paa Trafikken paa Samsø bliver de to forreste Automobilporte gjort saa høje, at belæssede Flytteomnibusser kan transporteres paa Skibet.

### Den stigende Arbejdsløshed

Ifølge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indregnede ledige den 25. November 146,308; heraf var 31,534 personligt tilmeldte (ikke-arbejdslededsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 141,525 og 30,320.

### Det døde Hav som Rigdomskilde

I Ordets bogstaveligste Betydning er »det døde Hav« et dødt Hav; thi intet levende Væsen kan leve i det Vand, som indeholder godt 25 pCt. forskellige Salte, og Vandet har derfor en uhyre Berekraft. Allerede nu hentes der mange kemiske Stoffer fra det døde Hav, der sikkert engang i Tiden vil blive en uhyre Rigdomskilde.

### Norge bygger Skibe

Det norske Rederi Wilh. Wilhelmsen har nu besluttet at bygge et Motorskib.

Ordren er gaaet til Deutsche Werke i Kiel. Det drejer sig iflg. »N. H. & S. T.« om et Dieselmotorskib paa 10,000 Tons Dødvægt, en hurtiggaaende Cargoliner, der skal være færdig til Aflevering omkring Nytaar 1934.

Fred. Olsen & Co., Oslo, fik i Lørdags søsat Motorskibet »Brenas« fra Åkers Mekaniske Verksted. »Brenas« er 355' 7" langt, 48' 6" bredt og 31' Dybde til Shelterdæk og med 220,000 Kf. Lasterum. Hovedmaskineriet er 2 toakt, enkeltvirkende Åker B. & W. Motorer.

Åker paabegynder med det samme Bygningen af et Motorskib af samme Størrelse ogsaa til Fred. Olsen & Co.

### »Sally Mærsk« repareret

M.s. »Sally Mærsk« af Odense, der tilhører Rederiet A. P. Møller, afgik i Tirsdags til Leningrad efter at have gennemgaaet en større Reparation ved Aalborg Værft.

## MED FREMMED BESÆTNING

Fagforeningerne dekretterer Blokade mod svenske Skibe med finske Lønninger

Som meddelt her har Finland i den senere Tid Serhvervet Tonnage til latterligt billige Priser. Enkelt udenlandske Skibe er ogsaa mere eller mindre *pro forma* overført til finsk Flag for at nyde godt af de billige finske Hyrer, der ligger langt under det øvrige skandinaviske Niveau.

De svenske Sømænds Fagforbund har i disse Dage hevet det finske Broderforbund til at dekrettere Blokade mod to svenske Dampere »Esther Thordén« og »Ingrid Thordén«. Disse Skibe sejler under svensk Flag og tilhører et svensk Rederi, men kommer aldrig til svenske Havne, sejler med Trælast og Kul mellem finske og engelske Havne.

Hovedparten af Besætningen er Finner og de gængse finske Hyrer er betalt. Nu kræver den svenske Fagforening Blokade for at gennemtvinge de højere svenske Lønninger til de finske Sømænd omhord, og de finske Sømænds Fagforbund er som sagt gaaet i Breschen for dette Krav.

## STATSHJÆLP

### TIL NORSK SKIBSBYGNING?

I Norge som herhjemme er Skibsbyggeriet en af de haardest ramte Industrier.

Del norske Handelsministerium har nedsat en særlig Komité til Fremme af Skibsbygning i Norge i direkte Tilslutning til Stortingets Anmodning om Nedsættelse af et saadant Udvalg.

Det er nu denne Komité's Opgave at udarbejde en detaljeret Plan om Skibsbygning ved norske Værfter med eventuel norsk Statshjælp.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### IMPORTBEGRÆNSNING — DIREKTE SLAG MOD SKIBSFARTEN

Den indbyrdes Afhængighed, der findes mellem vore forskellige Industrier, og den Pligt, som hver enkelt Industri har overfor Samfundet som Helhed, har naturligvis altid eksisteret, og det skyldes kun de unormale Forhold, vi i Øjeblikket lever under, at denne Tingenes Tilstand bliver saa stærkt fremhævet. Ved Prince Liniens Generalforsamling forleden rekapitulerede Lord Essendon den nuværende Situation paa sin sædvanlige klare Maade ved at udtale, at det er særligt vanskelig for en Reder frit at fremkomme med sine egne Kommentarer til de Problemer, overfor hvilke Verden i Øjeblikket er stillet, fordi det maa indrømmes, at visse Forholdsregler er ønskelige, ja maaske endog nødvendige, for at fremme et vist Lands, eller endog en vis Industris Interesse, og overfor disse væsentlige Interesser er Redernes Interesser maaske af underordnet Betydning. Men længere henne i sin Tale udtalte Lord Essendon:

»Ikke desto mindre er Skibsfarten en saa vigtig Industri for England, at man maa tage tilbørlig Hensyn til den Omstændighed, at enhver Forholdsregel, der har til Opgave at begrænse Importen — hvilket nødvendigvis maa betyde en Begrænsning af Eksporten fra et eller andet Land — er et direkte Slag rettet mod Skibsfarten.«

Naar der lige paa en Gang vedtages en Beskyttelsespolitik af en eller anden Art maa en Reder, og da særligt en Britisk Reder, bringe et større personligt Offer end en Mand, der er engageret i en hvilken som helst anden Industri. Han er derfor berettiget til, at man tager større Hensyn til ham. For udenlandske Rederiers Vedkommende vises dette større Hensyn dem i Form af Statstilskud og lignende. Fairplay.

## PERSONALIA

### Havnemesteren bliver 60

Den elskelige Havnemester ved Københavns Havn, H. Chr. Hansen, *one of nature's gentlemen*, fyldte i Onsdags 60 Aar og kunde samtidig fejre et lille Jubilæum: 10 Aars Ansættelse som Havnemester.

Som bekendt har Havnemesteren været knyttet til Havnemesteren i næsten 30 Aar. Forud for denne Periode var Hansen Sømænd og prøvede lidt af hvert, bl. a. at se en noget nærgaaende Død lige i Øjnene et Par Gange.





**En Strømflaske inddreven paa Fanø Strand**

Søndag den 26. November har Postbud Kr. Sørensen, Sønderho, paa Fanø Strand funden en fra Søen inddrevet Flaske indeholdende en Seddel med Opfordring til Finderen om paa et vedlagt Brevkort at opgive Findestedet, og hvilken Dato Flasken blev fundet samt andre Oplysninger, og Brevkortet bedes derefter fremsendt gennem Postvæsenet til »The Fisheries Secretary, Ministry of Agriculture & Fisheries, 43, Parliament Street, London SW. 1, England.«

Flasken er udkastet i Søen ved den engelske Kyst den 3. Juni 1932, og Finderen har fremsendt Brevkortet.

**AARHUS HAVN****Ankomne Skibe i den forløbne Uge**

- m.s. *Stureholm* af Göteborg, 2,702 Netto Tons, fra Sortehavet med Oliekager.  
 m.s. *Bornholm* af København, 1,927 Netto Tons, fra Sortehavet med Korn.  
 s.s. *Lissa* af Glasgow fra England med Kul.  
 s.s. *Lania* af Nyborg fra Nyborg med Petroleum.  
 m.s. *Boringia* af København, 3,606 Netto Tons, fra Østasien via Hamburg med Copra.  
 m.s. *Hammeren* af Göteborg, 1,781 Netto Tons, fra Göteborg med Palmekerner.  
 s.s. *Nelly* af Esbjerg fra England med Kul.  
 m.s. *Dann* af Liverpool, 2,106 Netto Tons, fra Hamburg med Palmekerner.  
 s.s. *Fidra* af Göteborg fra Leningrad med Oliekager.  
 s.s. *Urania* af Stockholm indladet Olie til Sverige.  
 P. L. *Påhlsson* af Helsingborg fra England med Kul.  
 s.s. *Holland* af København fra England med Kul.  
 s.s. *Rhone* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.

**Motorskibet »Stjerneborg« i Fart**

Af Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Flaade er nu 12 Skibe i Fart, og nu er yderligere et af Selskabets store Motorskibe »Stjerneborg« gaaet til Australien. »Stjerneborg«, der har været oplagt siden Juli Maaned, har i den sidste Tid gennemgaaet en større Reparation ved B. & W.s Værft.

**Fejl paa begge Sider**

Sø- og Handelsretten afsagde i Fredags Dom i den tidligere omtalte Sag mellem Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn og Moore & McCormack.

Den 8. November i Fjor paasejlede Rederiets Damp »Saguache« Fiskekutteren »Merry« udfor Svinkløv. Den amerikanske Damp løb med fuld Kraft sin Stævn ind i »Merry«s Styrbords Side agten for Vandet, og ved Sammenstødet fik Kutteren en saa betydelig Lækage, at den faa Minutter senere sank. Besætningen — 3 Mand — blev i sidste Øjeblik hjerges ombord i Damperen.

Under Sagen har Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn, hvori »Merry« var forsikret, krævet Erstatningsbeløbet refunderet. Skaden beløb sig til 32,800 Kr.

I Dommen fastslar Retten, at der har været Skyld paa begge Sider.

Af den Maade, hvorpaa »Merry« er blevet ramt, udtaler Retten, at Kutteren har haft »Saguache« paa sin Styrbords Side, og saaledes haft Pligt til at vige. Grunden til, at »Merry« ikke i Tide har manøvreret for »Saguache« maa anlages at være den, at der ikke paa »Merry« har været holdt forsvarligt Udkig, eller ogsaa at den Mand, der alene førte Skibet, paa Grund af sit manglende Kendskab til Manøvrering og de internationale Søvejsregler ikke har været Situationen voksen.

Medens Hovedskylden for Kollisionen — hedder det i Dommen — saaledes findes at være hos Merry«, mener Retten dog ikke helt at kunne fritage »Saguache« for et hvert Ansvar for det passerede, idet der heller ikke paa dette Skib synes at være udvist tilstrækkelig Agtpaaivenhed, da man i saa Fald næppe kunde have undgaaet at faa »Merry« i Sigte inden Kollisionen, saaledes at der kunde være truffet Foranstaltninger til at afværge Kollisionen eller dog mindske dens Følger.

Der er saaledes Skyld paa begge Sider, og Forholdet mellem de begaaede Fejl findes at burde bestemmes til  $\frac{1}{4}$  for »Saguache« og  $\frac{3}{4}$  for »Merry«.

Herefter blev Moore & McCormack dømt til at betale 8,200 Kr. samt 400 Kr. i Omkostninger.

**LAURITZENS SKOLESKIBSDRENGE**

INTERVIEW MED  
SKIBSREDER KNUD LAURITZEN

Rederiet J. Lauritzens Skoleskib »Fanø« af Marstal, paa Rejse fra Drammen til Kotka, anløb for nogle Dage siden København for Oliefyldning.

»Er det den sidste Rejse, »Fanø« faar i Aar,« spørger vi Skibsreder Knud Lauritzen, under hvem Skoleskibet sorterer.

»Det haaber jeg ikke. Er Farvandet tilgængeligt for Is, saa skal »Fanø« endnu en Tur til Østersøen.«

»Hvordan har De været tilfreds med Skoleskibets Indsejlingsevne? Har Underskudet været stort i Aar?«

»Nej,« svarer Hr. Lauritzen. »Underskudet har været ganske ubetydeligt. Vi havde regnet med, at det vilde koste os en fem—seks Tusind Kroner, men det blev som sagt minimalt.«

»Og Drengene? Naar de afmønstres fra Skoleskibet, hvad saa?«

»Alle de Drengene, som har faaet Skoleskibs-Uddannelse hos os, — 40 i alt — er alle ude at sejle. De fleste i Sejlskibe, mange af dem med Kaptajn Ericsson, Mariehamns store dejlige Sejlskibe. Men nogle af dem gaar som Dampskibslærlinge ombord i Dampskibene. Men det er ogsaa flinke Drengene allesammen, villige til at lære og villige til deres Arbejde. Og de faar den Uddannelse, som Sømand skal have.«

**POSITIONSLISTE PR.****29. NOVEMBER 1932****A**

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Garston 21.11.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Rotterdam 26.11. til Burntisland.  
 m.l. *Aase Mærsk*, afg. fra Aruba 23.11.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Searsport 22.11.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said 22.11. til Hamburg.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. B. Aires 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen 5.11. til Casablanca.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 28.11.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Newport News 28.11.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 22.11. til Panama Canal.  
 m.l. *Anna Mærsk*, afg. Savannah 17.11.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Cape Agulhas 13. 11. p. R. l. Australien.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger forv. 30.11. til B. Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Huelva 22.11.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Chinwangtao 27.11. til Hongkong.  
 s.s. *Asko*, Lemglykke, afg. Gdynia 28.11. til Bordeaux.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Adelaide 26.11.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. San Francisco 23.11.

**B**

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. La Libertad 5.11.  
 s.s. *Bergenhush*, Schmidt, afg. Stettin 30.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Ceula 20.10.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, afg. Emden 29.11. til Korsør.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Burntisland 26.11.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Las Palmas 26.11. til Bordeaux.  
 m.s. *Boringia*, Vøring, ank. Kbhvn. 24.11.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Leningrad 27.11.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Wasklot 25.11.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. B. Aires 30.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Pedersen, ank. Progreso 23.11.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

29. 11. 32

LONDON.....	19,20	MADRID.....	50,00
NEWYORK.....	608,25	AMSTERDAM.....	245,00
BERLIN.....	144,50	STOCKHOLM.....	105,75
PARIS.....	23,90	OSLO.....	99,50
ANTWERPEN.....	84,10	HELSINGFORS....	8,50
ZÜRICH.....	117,10	PRAG.....	18,10
ROM.....	31,00		

s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 27.11.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Livorno 29.11. til Neapel.  
s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. New York 12.11. til Le Havre.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. forv. 30.11. til Aarhus.  
m.l. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 5.12. til Middelhavet.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Kbhvn. 2.11.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Nakskov 24.11.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Mona Passage 23.11. p. R. t. Göteborg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Casablanca 26.11.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Danzig 24.11.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Fremantle 24.11.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Middlesborough 17.11.  
s.s. *Cyril*, Farup, pass. Kbhvn. 28.11. p. R. t. Delo.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 3.12. til London.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Rouen 27.11.  
s.s. *Danhild*, Hensch, ank. Leningrad 7.11.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 27.11. til Manila.  
m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Balon Rouge 23.11. til Aruba.  
s.s. *Delaware*, afg. Fr.havn forv. 30.11. til Hurum.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 6.12. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.12. til Libau.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 3.12. til Thorshavn.  
s.s. *Dronning Maud*, Clausen, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Kajs, afg. Tanger forv. 4.12. til Melilla.  
s.s. *Egholm*, Broecks, afg. Ceuta 30.11. til Melilla.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Leningrad 17.11.  
s.s. *Elie*, Clausen, afg. Riga 22.11. til Boston.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Liverpool 21.11.  
s.s. *Ellensborg*, afg. Valencia 24.11.  
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Oran 8.11.  
m.l. *Emma Mærsk*, afg. Montreal 23.11.  
m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Penang 25.11. til Colombo.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Hommelvik 23.11. til Rouen.  
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Hamburg 23.11.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 28.11.

## F

s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Falstria*, Franzen, ank. Seattle 24.11.  
m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Genoa 26.11.  
s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. 5.12. til Nakskov.  
s.s. *Flynderborg*, Madsen, pass. Ushant 27.11.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Beckton 26.11.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenborg, afg. Oslo 21.11. til New York.

s.s. *Frederiksborg*, afg. Leningrad 25.11.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Gyhrs, afg. Sorel 22.11.

## G

s.s. *Garonne*, Ørbeck, afg. Kbhvn. forv. 2.12. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Wilmington 30.11. til Tampa.  
s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Leningrad 21.11.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Filadelfia 22.11.  
s.s. *Gorm*, Gyhrs, afg. Grangemouth 16.11. til Boston.  
s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Istanbul 26.11.  
s.s. *Guðrun Mærsk*, oplagt.  
m.s. *Guldborg*, ank. Bremerhaven 28.11.

## H

s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Garston 20.11.  
s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Odense 28.11.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Antwerpen 17.11.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leningrad 11.11.  
s.s. *Harald*, Hornung, afg. Antwerpen forv. 2.12. til Kbhvn.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 29.11. til Kbhvn.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Swansea 21.11.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 29.11. til Manchester.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 22.11. til Liverpool.  
s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 1.12. til Hull.  
Juan P. R.  
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Goole 23.11.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. San Miguel 25.11. p. R. t. San Juan. I. R.  
m.s. *Indien*, Bronér, pass. Capetown 23.11.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Rostock 25.11.  
s.s. *Inge Mærsk*, afg. Leningrad 19.11.  
s.s. *Irene Maria*, Evers, afg. Kolding 28.11. til Stettin.  
m.s. *Irland*, Haure-Petersen, ank. Montreal 14.11.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 27.11. til Vest- og Nordlandet.  
s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Norfolk V. 10.11.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Kbhvn. 24.11.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Wiborg 28.11. til Kotka.  
m.l. *Jane Mærsk*, afg. Willemstad 18.11.  
m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Dover 21.11. p. R. t. Genoa.  
s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Ørnskiöldsvik 16.11.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Leningrad 13.11.  
s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Andersen, ank. Seattle 24.11.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, afg. Gandia 26.11.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Danzig 25.11.  
s.s. *Katholm*, afg. Frederikshavn forv. 3.12. til Danzig.  
s.s. *Kentucky*, Bergstedt, ank. Grangemouth 28.11.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cumareto 19.11.  
s.s. *Kjopenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

SKIVE

## AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SKIVE

TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

SØNDERBORG

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SØNDERBORG

TELEFONER: 269 - 469 TELEGR.-ADR.: »C O D A N«

SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

## SVENDBORG

EDSVORNE 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. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Horsens 25.11.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Swansea forv. 28.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Suez 25.11. til Colombo.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Kbhvn. 21.11.  
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Rosario 17.11.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Swansea 15.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Kbhvn. 26.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kotka 18.11. til Glasgow.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 26.11. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre forv. 28.11. til Dunkirk.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 25.11.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Bonnes 29.11. til Nykøbing Fl.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 2.12.  
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Trinidad 8.11.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Leningrad 25.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Strömnäs 29.11.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Catania 28.11.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Gdynia 19.11.  
 s.s. *Maryland*, Hansen, afg. Madeira 24.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Borkumriff Fyrskib 27.11. p. R. I. Rotterdam.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Valencia 25.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 22.11. til Dieppe.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Batoum 20.11.  
 s.s. *Niduros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Kobe 23.11.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, afg. Casablanca 27.11.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Kbhvn. 27.11.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Messina 23.11.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stellin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Jarltorp, afg. Valencia 23.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Kbhvn. 24.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Capetown 23.11.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 20.11. til B. Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Aarhus 27.11.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Stettin 24.11.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Adelaide 9.11. til Moji.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Manilla 21.11.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. London 25.11. til Goole.  
 s.s. *Pulaski*, Barkowski, afg. Kbhvn. 24.11.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 5.10. til Frederikshavn.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Libau 23.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Leningrad 13.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 2.12. til Newcastle.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Aalborg 20.11.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Methil 26.11. til Kbhvn. pass. Ska-gen 29.11 p. R. I. Kbhvn.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Baytown 25.11. til Rotterdam og Hamburg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Hartlepool 1.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 30.11. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejrø*, Knudsen, afg. Leningrad 25.11. til Boston, pass. Skagen 28.11. til Boston.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. San Francisco 9.11. til Shanghai.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Gøteborg 26.11.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 29.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 25.11.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 2.12. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Barcelona 26.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 4.12. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hunsen, ank. Piræus 26.11.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rotterdam 26.11.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Leningrad 21.11.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 2.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Baltimore 26.11. til New York.  
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Dover 26.11.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. London 25.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Plymouth 22.11.  
 s.s. *Suanhild*, Hjorth, afg. Houston 25.11. til Rotterdam.  
 s.s. *Suanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 3.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Saava*, Christensen, afg. Randers forv. 2.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Sønderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 3.12. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Las Palmas 27.11.  
 s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. New York 26.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 29.11. til Aalborg.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig forv. 30.11. til Reval.  
 s.s. *Tomsk*, Jakobsen, afg. Gdynia forv. 1.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 19.11. p. R. I. Fremantle.  
 s.s. *Tovell*, Vilsmark, pass. Istanbul 26.11. p. R. I. La Pallice.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Bergen 28.11.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon forv. 1.12. til Leixoes.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 3.12. til Preston.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Frederikssund forv. 29.11.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Bremen 26.11.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Vancouver 10.11.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Valencia 20.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Tyne 2.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, ank. Rosario 26.11.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Gdynia.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 27.11. til Danzig.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Vlissingen 24.11.

## POSITIONSLISTE FOR SEJL



## SKIBE PR. 28. NOVEMBER 1932

3/m M/Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Gdynia 26.11.  
 3/m Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. St. Davis 23.11.  
 3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Tønsberg 24.11.

3/m Sk. *Norden*, Friis, ank. Frederikshavn 22.11.  
 3/m M/Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Thorshavn 27.11.

## 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**  
 BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
 AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
 Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

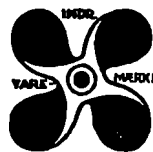
KØBENHAVN K.  
 Telegram-Adresse: PACAO

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAET 1848



BRUG  
**Holzapfel's**  
 Bundfarver  
 DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmald"  
 Amaliegade 38

Telefon  
 Helrup 1619  
 Værkf.  
 Dannesøe  
 Øbro 4198  
 Kirsteinsg. 9

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Muldens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
 Brug Kedelrensningsbriketten **RENSE**, er syrefri og renser  
 ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
 Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
 Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
 Kontor  
 8712  
 —  
 Amaliegade  
 41

KØB DANSK

BRANDSLUKNINGSMATERIEL

**"REX"**

TIL DANSKE SKIBE

**KOBBER SKUM- & KULSYRESPRØJTER,  
 TETRA- & HAANDSPRØJTER.**

FORLANG TILBUD!

HARBOE & RUBOW Sct. Annæplads 26  
 KØBENHAVN K.  
 TELEFON: CENTRAL 14.309 — TELEGRAM-ADRESSE: CLAVE

DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**J. ANDERSEN & CO.  
 CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS



FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
 STEVEDORING  
 PROVISION-  
 AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
 "AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**  
 GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
 7 Chapel Street... Liverpool  
 Somerton Buildings,  
 John Bright Street Birmingham  
 24 Charles Street... Bradford  
 York House 5/7, St.  
 Mary Axe... London

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 30. November 1932.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portogiftene. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *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 angaae Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

2285. Sverige. Ålandshavet. Svartklubben Fyr. Taagesignal forandres midlertidig.  
(U. f. s. Nr. 47/3113. Stockholm 1932.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 44/2073 1932 meddeles, at Ombytningen af de to deri nævnte Tyfoner til Afgivelse af Taagesignal ved *Svartklubben Fyr* paa c. 60° 11' N. 18° 50' E. finder Sted omkring den 30. November d. A.  
(E. f. S. Nr. 44/2073 1932.)
2286. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib flyttes.  
(U. f. s. Nr. 47/3062. Stockholm 1932.)  
Fyrskibet *Grundkallen* vil i Løbet af Foraaret 1933 blive flyttet til 60° 33' 30" N. 18° 58' 15" E.
2287. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib flyttes.  
(U. f. s. Nr. 47/3113. Stockholm 1932.)  
Fyrskibet *Finngrundet* vil i Løbet af Foraaret 1933 blive flyttet til 61° 04' 00" N. 18° 40' 30" E.
2288. Finland. Bottniske Bugt. Plevna Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 32/804. Helsingfors 1932.)  
Fyrskibet *Plevna* paa c. 65° 26' N. 24° 22' E. er inddraget for Vinterperioden.
2289. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 32/807. Helsingfors 1932.)  
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er inddraget for Vinterperioden.
2290. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Baake opført.  
(U. f. s. Nr. 32/806. Helsingfors 1932.)  
I det N.-lige Indløb til *Jakobstad* er opført en Baake paa 63° 45' 15" N. 22° 34' 55" E. Baaken, der bestaar af en i Søen staaende, hvidkalket Sten, er overet med *Mäskärs* Baake paa 63° 43' 43" N. 22° 35' 09" E. i Pejling c. 177°.
2291. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 32/808. Helsingfors 1932.)  
Fyrskibet *Helsingkallan* paa c. 63° 37' N. 21° 49' E. er inddraget for Vinterperioden.

2292. Finland. Finske Bugt. Glosholm Baake forandret.  
(U. f. s. Nr. 32/797. Helsingfors 1932.)  
Det røde Tag paa *Glosholm* Baake paa c. 60° 11' N. 25° 49' E. er erstattet med et lysegraat Tag. Iøvrigt er Baaken uforandret.
2293. Finland. Finske Bugt. Boistö. Sømærke flyttet.  
(U. f. s. Nr. 32/798. Helsingfors 1932.)  
Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 19' 34" N. 26° 30' 14" E. er flyttet til 60° 19' 35" N. 26° 30' 14" E.
2294. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Lelleri Fyrtaarn ommalet.  
(U. f. s. Nr. 32/796. Helsingfors 1932.)  
*Lelleri* Fyrtaarn paa c. 60° 24' N. 26° 57' E. er malet rødt paa N.-Siden (mod Land) og hvidt paa S.-Siden (mod Søen). Iøvrigt er Fyret uforandret.
2295. Tyskland. Pillau. Pillauer Rinne. Nehrung Ledefyr forandres.  
(N. f. S. Nr. 41/3483. Berlin 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Nehrung* Ledefyr blive forandret, som følger:  
1. Et nyt Bagfyr, der viser hvidt, fast Lys, tændes paa 54° 38' 18" N. 19° 53' 18" E. Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 8 Sm. En foroven rød- og forneden hvidmalet, firkantet Gittermast med Trekant med Spidsen nedad. Fyret lyser i Pejlinger fra 312°<sub>5</sub> til 342°<sub>5</sub>.  
Det nye Bagfyr overet med *Nehrung* Forfyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 12<sup>s</sup>, i Pejling 327°<sub>5</sub> leder gennem *Pillauer Rinne*.  
2. Det nuværende *Nehrung* Bagfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 12<sup>s</sup>, vil, naar det under Pkt. 1 nævnte nye Bagfyr tændes, blive formørket i Retning af *Pillauer Rinne*.  
3. Baaken til *Nehrung* Forfyr bliver forhøjet, saaledes at Flammens Højde bliver 13 m. Samtidig ombyttes den nuværende Topbetegnelse, en Ballon, med en Trekant med Spidsen opad.  
Selve Fyret bliver uforandret.  
(Kort Nr. 269.)
2296. Danzigomraadet. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Danzig.)  
Undervandstaagesignalet paa c. 54° 27' N. 18° 40' E., ud for Havneindløbet, er for Tiden ude af Virksomhed.
2297. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Oplysning om Taagesignaler.  
(A. a. N. Nr. VI/13. Warszawa 1932. N. f. S. Nr. 45/3779. Berlin 1932.)  
1. Ved Indløbet til *Bassin du Président* i *Gdingen* Havn er paa Fyret paa 54° 31' 18" N. 18° 33' 48" E. anbragt en elektrisk Klokke, som under Taage afgiver følgende Signal hver 22<sup>s</sup>: En Gruppe Slag à 0,5<sup>s</sup> i 7<sup>s</sup>, Pause 15<sup>s</sup>.  
2. Paa N.-Hovedet af den S.-lige Bølgebryder er anbragt en automatisk Klokke, som under Taage og i usigtbart Vejr giver Grupper af To-Slag hver 30<sup>s</sup>, Slag 1<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Slag 1<sup>s</sup>, Pause 25<sup>s</sup>. Klokken tjener som Reservetaagesignal, i Tilfælde af at et andet Taagesignal kommer ud af Virksomhed.  
(Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2298. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvshaleløb. Ny Afmærkning udlagt.  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 45/2134 1932 meddeles, at nedennævnte nye Sømærker er udlagt som Afmærkning for *Ulvshaleløb* mellem *Nyord* og *Tyreholm*:
1. Paa N.-Siden af Løbet:
    - a. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 01' (38") N. 12° 12' (57") E.
    - b. — — — — 55° 01' (52") N. 12° 13' (21") E.
    - c. — — — — 55° 02' (05") N. 12° 13' (59") E.

2. Paa S.-Siden af Løbet:  
 d. En hvid Stage med Halmvisk paa 55° 01' (37") N. 12° 13' (01") E.  
 e. — — — — 55° 01' (55") N. 12° 13' (33") E.  
 f. — — — — 55° 02' (08") N. 12° 14' (05") E.  
 (E. f. S. Nr. 45/2134 1932. Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 535. Søm.-Fort. Side 79,  
 Nr. 2 A).

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2299. Danmark. Kattegat. Norsminde. Kysing Mølle nedbrændt. Rettelser til Danske Lods.

Da *Kysing Mølle*, som er nedbrændt, antagelig ikke vil blive genopført, vil den være at slette i Søkortene og i „Danske Lods“ samt i de Mærker, hvori den har været benyttet.

Som Erstatning for Mærket „*Saksild Kirke* til E.-Kant af *Kysing Mølle*“ (122), Danske Lods, Side 162, Linie 24, kan benyttes følgende Mærke: „*Saksild Kirkespir* til E.-Kant af lyst Hus med 2 hvide Skorstene“.

Mærket „*Kysing Mølle* er overet med *Dyngby Hoved*“ (133), Danske Lods, Side 168, Linie 31, udgaar.

*Kysing Mølle*: 56° 00' (06") N. 10° 15' (57") E.

(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 162, 167 og 168. Toning Nr. 122 og 133.)

2300. Danmark. Kattegat. Hjælm NE. Sømærke flyttet.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Hjælm NE.*, paa 56° 08' (36") N. 10° 50' (05") E. er flyttet 300 m N. efter og ligger nu i 9,5 m Vand paa 56° 08' (47") N. 10° 50' (05") E.

(E. f. S. Nr. 47/2284 1932. Kort Nr. 252, 227, 247, 278, 211 og 280. Søm.-Fort. Side 30, Nr. 28.)

2301. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Dybde. Afmærkning midlertidig i Uorden.

Uddybningsarbejderne paa *Randers Fjord* er nu saa vidt fremskredne, at der er 7,0 m i Renden gennem Fjorden og en Del af Havnen. — Da Oprensningsarbejderne ikke er tilendebragt, kan det ikke forventes, at Afmærkningen er paa Plads.

(E. f. S. Nr. 28/1409 1930. Kort Nr. 273, 259, 247 og 211. Danske Lods, Side 149 og 150. Havnelods, Side 152. Søm.-Fort. Side 28.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2302. Rusland N.-lige Ishav. Vaigach Island. Kap Greben. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1867. London 1932.)

Paa Kap *Greben* er paa c. 69° 39' N. 60° 00' E., paa Baakens tidligere Plads, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.

2303. Rusland. N.-lige Ishav. Vaigach Island. Little Lyamchin Kap. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1867. London 1932.)

Paa *Little Lyamchin Kap* er paa c. 69° 52' N. 59° 07' E., 2,15 Sm 196 1/2° fra Observationsstedet tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 13 Sm.

2304. England. Themsen. Sheerness. Fyr og Taagesignal atter i Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 1848. London 1932.)

*Cornwallis Ponton*, der midlertidig har været fjernet, er atter anbragt paa Plads, og det røde Fyr med En-Formørkelser er tændt og Taagesirenen traadt i Virksomhed. c. 51° 26' N. 0° 45' E.

(E. f. S. Nr. 45/2146 1932.)

- 2305. England. Themsen Munding. Edinburgh Channels. Afmærkning forandres.**  
(N. t. M. Nr. 52. Trinity House, London 1932.)  
Da *Shingles Patch* har udvidet sig N. efter og en Dybde paa 3,3 m er fundet 2,7 Sm 4½° fra *South Shingles* Baake, vil Afmærkningen i *North Edinburg Channel* og i *South Edinburg Channel* omkring den 29. November d. A. blive forandret, som følger:  
1. Lystønden *Shingles Patch No. 3* flyttes c. 0,15 Sm NW. efter til Pladsen 2,63 Sm 73° fra NW. *Shingles* Baake. c. 51° 33' N. 1° 17' E.  
2. Tønden *South Edinburg No. 3* flyttes c. 0,175 Sm NW. efter til Pladsen 1,81 Sm 82° fra NW. *Shingles* Baake.  
3. Lystønden *North-East Shingles* flyttes c. 0,04 Sm SSW. efter til Pladsen 1,00 Sm 66° fra NW. *Shingles* Baake.  
4. Lystønden *South Edinburg No. 5* inddrages permanent. c. 51° 32' N. 1° 15' E.  
5. En rød og hvid, vandret stribet Lystønde, *Edinburgh Channels*, der viser hvidt Et-Blink hver 2½ s., udlægges paa Pladsen 1,37 Sm 55° fra NW. *Shingles* Baake.
- 2306. England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib ombyttes midlertidig med Reservefyrskib.**  
(N. t. M. Nr. 1849. London 1932.)  
Omkring den 1. December d. A. vil *Spurn Fyrskib* paa c. 53° 34' N. 0° 14' E. for et Tidsrum af c. 3 Uger uden nærmere Meddelelse midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der fører en Ballon paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9 s. Flammens Højde: 11,3 m. Lufttaagesignalet er uforandret. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr eller Undervandstaagesignal.
- 2307. England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib. Radiofyr forandres. Oplysning om Undervandstaagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 1850. London 1932.)  
Omkring den 21. December d. A. forandres Radiofyret om Bord i *Spurn Fyrskib* paa c. 53° 34' N. 0° 14' E. uden nærmere Meddelelser, som følger:  
Kaldesignal GGM. Bølgelængde: 303 kc/s (990,1 m). Signalet afgives i 1<sup>m</sup>. 45½ s. hver 6<sup>m</sup>: Bogstaverne MMH uafbrudt i 48 s., en lang Streg i 9,8 s., Bogstaverne MMH 1 Gang i 2,1 s., Pause 14,2 s., Bogstaverne MMH 2 Gange i 4,8 s., en Streg i 1,5 s., 20 Prikker med 1,25 s. Mellemrum i 25 s., Pause 4<sup>m</sup>. 14,5 s.  
Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet uafbrudt hver 6<sup>m</sup>, begyndende 2, 8, 14 o. s. v. Minutter efter helt Klokkeslæt.  
I klart Vejr udsendes Signalet paa 1<sup>m</sup>. 45½ s. to Gange i hver Time, begyndende 8 og 14 Minutter efter helt Klokkeslæt.  
Undervandstaagesignalet, der bliver uforandret, begynder samtidig med, at Stregen paa 1,5 s. i Radiotaagesignalet ophører. Afstanden fra Fyrskibet i Sømil kan bestemmes ved at tælle Antallet af Prikker, der er afgivet indtil det Øjeblik, man hører Undervandstaagesignalet.  
Radiotaagesignalets Virkningsradius er c. 50 Sm.  
I den Tid Forandringen af Signalerne foregaar, afgives intet Radiotaagesignal eller Undervandstaagesignal.  
(Kort Nr. 264.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 2308. Frankrig. The Ridge (Le Colbart). Lys-, Fløjte- og Klokketønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 1864. London 1932.)  
Den kombinerede Lys-, Fløjte- og Klokketønde er flyttet c. 0,26 Sm i Retningen 332° til c. 50° 49' N. 1° 16' E., 12,2 Sm 255° fra Kap *Gris Nez Fyr*.
- 2309. Frankrig. Ailly. Radiofyr til Forsøg.**  
(A. a. N. Nr. 34/1771 og 44/2242. Paris 1932.)  
Ved *Ailly Fyr* er paa 49° 55' 05" N. 0° 57' 35" E. oprettet et Radiofyr til Forsøg. Bølgelængde: 306 kc (980 m) A 2. Signalet, der afgives i 1<sup>m</sup>. hver 6<sup>m</sup>, er, som følger: Bogstav A 3 Gange i 10 s., en Række Streger i 30 s., Bogstav A 3 Gange i 10 s., Pause 10 s.



Under Taage afgives Signalet to Gange efter hinanden hver 6<sup>m</sup>, begyndende 4 Min. efter helt Klokketønde.

I klart Vejr afgives Signalet paa samme Maade i det 4., 28., 34. og 58. Min. af hver Time.

**2310. Frankrig. Saint-Valéry-en-Caux. Fyr midlertidig forandret.**

(A. a. N. Nr. 46/2345. Paris 1932.)

*Saint-Valéry-en-Caux* hvide Blinkfyr paa c. 49° 52' N. 0° 42' E., paa Hovedet af W.-Molen, viser for Tiden hvidt, fast Lys.

**2311. Frankrig. Cherbourg. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 34/1773 og 44/2239. Paris 1932.)

*Cherbourg* Radiofyr, der er beliggende paa 49° 40' 29" N. 1° 38' 50" W., benytter nu Bølgelængde 288 kc (1042 m) A 2. Signalet afgives kun under Taage, to Gange efter hinanden hver 6<sup>m</sup>, begyndende 4 Min. efter helt Klokketønde.

**2312. England S.-Kyst. The Solent. West Bramble Lystønde flyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 51. Trinity House, London 1932.)

I Forbindelse med Opmudringen af Løbet i Nærheden af *West Bramble* Lystønde paa c. 50° 47' N. 1° 19' W. vil nævnte Lystønde omkring den 10. December d. A. midlertidigt (antagelig for c. 1 Maaned) blive flyttet c. 180 m i Retningen 200°, saaledes at den kommer til at ligge 1,35 Sm 164½° fra Flagstangen paa *Luttrell* Taarn.

**2313. Irland N.-Kyst. Lough Swilly Anduvning. Tønder midlertidigt udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1866. London 1932.)

To Tønder, der er forenet med en Hancod af Staaltraadstrosse, er midlertidigt udlagt paa 55° 18' 12" N. 7° 35' 18" E.

(E. f. S. Nr. 51/2738 1931.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

**2314. Frankrig. Kap Ferret. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 32/1702 og 44/2239. Paris 1932.)

*Kap Ferret* Radiofyr, der er beliggende paa 44° 38' 43" N. 1° 15' 01" W., benytter nu Bølgelængde 303 kc (990 m) A 2.

Under Taage afgives Signalet uafbrudt to Gange efter hinanden hver 6<sup>m</sup>, begyndende 2 Min. efter helt Klokketønde.

I klart Vejr afgives Signalet paa samme Maade hver Dag fra Kl. 0500 til Kl. 0700.

**2315. Afrika W.-Kyst. Walvis Bugt. Pelican Point. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1852. London 1932.)

*Pelican Point* Fyr paa c. 22° 54' S. 14° 26' E. har nu en Synsvide paa 12 Sm.

**2316. Nova Scotia SE.-Kyst. Indløbet til Halifax Havn. Chebucto Head Fyr. Taage-signal forandret.**

(N. t. M. Nr. 46/3156. Washington 1932.)

Taagesignalet ved *Chebucto Head* Fyr paa c. 44° 30' N. 63° 31' W. er forandret til To-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 2,25<sup>s</sup>, Pause 2,5<sup>s</sup>, Stød 2,25<sup>s</sup>, Pause 53<sup>s</sup>.

To-Tone Diafonen, der midlertidigt har været i Virksomhed i Forbindelse med den nuværende Diafon i Sammenligningsøjemed, er nedlagt.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**2317. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Indløbet til Galveston Bugt. Lys- og Klokketønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1865. London 1932.)

Lys- og Klokketønde *No. 1* paa c. 29° 20' N. 94° 40' W. er permanent inddraget.

- 2318. Panama N. San Blas Bugt. Mandinga Havn. Afmærkning upaalidelig.**  
(N. t. M. Nr. 1854. London 1932.)  
Man maa ikke stole paa Afmærkningen ud for  $\frac{1}{2}$  Mandinga Havn. c.  $9^{\circ} 30' N.$   
 $79^{\circ} 04' W.$
- 2319. Britisk Guyana. Demerara Floden Anduvning. Oplysning om Fyrs Plads.**  
(N. t. M. Nr. 1855. London 1932.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/2095 1932 meddeles, at det deri nævnte  
Fyrs nøjagtige Plads er  $6^{\circ} 56' 54'' N.$   $58^{\circ} 03' 15'' W.$ , c.  $0,25$  Sm  $158^{\circ}$  fra den tidligere  
opgivne Plads.  
(E. f. S. Nr. 44/2095 1932.)
- 2320. Haiti. Kap Dame Marie Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 46/3165. Washington 1932.)  
Kap Dame Marie Fyr er installeret i en rød, firkantet Fyrbygning med hvide,  
lodrette Striber ved Hjørnerne. Fyrlanteren er rødmalet. Synsvidde: 15 Sm.  $18^{\circ} 36'$   
( $45''$ ) N.  $74^{\circ} 25'$  ( $43''$ ) W.
- 2321. Brasilien. Camocim Floden N. Braad findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 46/3166. Washington 1932.)  
Braaddet, der var rapporteret at findes paa c.  $2^{\circ} 00' S.$   $41^{\circ} 00' W.$ , er forgæves  
eftersøgt, og der findes ingen Antydning af grundt Vand paa Stedet. Et Lodskud tæt  
N. for Stedet gav ikke Bund paa 200 m.  
(E. f. S. Nr. 53/1416 1916.)
- 2322. Brasilien. Santa Anna Island. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 46/3167. Washington 1932.)  
Santa Anna Island Fyr paa c.  $22^{\circ} 26' S.$   $41^{\circ} 42' W.$  viser afvekslende hvidt og  
rødt Et-Blink hver  $20^s$ , hvidt Blink  $3^s$ , Mørke  $7^s$ , rødt Blink  $3^s$ , Mørke  $7^s$ .  
(E. f. S. Nr. 46/2206 1932.)
- 2323. Rio de la Plata. English Bank Fyrskib. Radiofyr oprettes. Undervands-  
taagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 1516. London 1932.)  
I Løbet af den nærmeste Tid oprettes om Bord i Fyrskibet *English Bank* paa  
c.  $35^{\circ} 06' S.$   $55^{\circ} 54' W.$  et Radiofyr, som følger:  
Kaldesignal: CWC. Bølgelængde: 315 kc (952 m). Signalet, der afgives i  $4^m$   
hver  $5^m$ , er: Bogstaverne BI 3 Gange i  $10^s$ , en Række paa 18 Streger i  $30^s$ , Bogstaverne  
BI 3 Gange  $10^s$ , Pause  $14,5^s$ , Bogstaverne BI 3 Gange i  $10^s$ , en lang Streg i  $6^s$ , Pause  
 $1,25^s$ , en Række paa 20 Prikker med et Mellemrum paa  $1,25^s$  mellem de enkelte Prikker  
i  $23,75^s$ , Pause  $14,5^s$ . — Signalet gentages.  
Signalet udsendes uafbrudt under Taage og i usigtbart Vejr.  
Undervandstaagesignal afgives med Membransender. Signalet er: Bogstaverne  
BI 1 Gang i  $7^s$  hver  $1^m$ . Undervandstaagesignalet begynder samtidig med, at den lange  
Streg paa  $6^s$  i Radiotaagesignalet er ophørt. Afstanden i Sømil fra Fyrskibet kan bestemmes  
ved at tælle Antallet af Prikker, der er udsendt, indtil man hører Undervandstaagesignalet.
- 2324. Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Bahia Ushuaia. Baaker opført.**  
(N. t. M. Nr. 46/3170. Washington 1932.)  
1. En trebenet Træbaake er opført paa *Willie Island* paa  $54^{\circ} 51' 55'' S.$   $68^{\circ}$   
 $11' 00'' W.$   
2. En trebenet Træbaake er opført paa *Despard Island* paa  $54^{\circ} 52' 39'' S.$   $68^{\circ}$   
 $11' 10'' W.$
- 2325. Chile. Magellan Stræde. Narrow Bank. Oplysning om Lystønde.**  
(N. t. M. Nr. 46/3172. Washington 1932.)  
Narrow Bank Lystønde paa c.  $52^{\circ} 20' S.$   $69^{\circ} 19' W.$  viser nu hvidt Et-Blink hver  
 $15^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $13,5^s$ .  
(E. f. S. Nr. 45/2151 1932.)

- 2326. Chile. Messier Channel. Libertá Bugt. Micrometro (Micometer) Point SW. t. W. Grund afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 46/3174. Washington 1932.)  
En Grund med 10 m Vand er fundet paa c.  $48^{\circ} 55' S.$   $74^{\circ} 22' W.$ ,  $0,65$  Sm  $235\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Micrometro Point*. En rød og hvid, vandret stribet Spidstønde med rød Kegel er udlagt paa N.-Siden af Grunden.
- 2327. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien.  $\frac{3}{4}$  San Nicolas Island. Grund findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 46/3176. Washington 1932.)  
Grunden med c. 20 m Vand, der var rapporteret at ligge paa  $33^{\circ} 12' (30'') N.$   $119^{\circ} 21' (30'') W.$ , c.  $3\frac{1}{2}$  Sm  $110^{\circ}$  fra SE.-Spidsen af *San Nicolas Island*, er forgæves eftersøgt.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2328. Frankrig. Rhone Munding. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 46/2349. Paris 1932.)  
1. *Canal Saint-Louis* Fyr paa c.  $43^{\circ} 23',3 N.$   $4^{\circ} 52',4 E.$ , paa S.-Molen, er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $8^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 15 Sm.  
2. *Port-de-Bouc* Fyr paa c.  $43^{\circ} 23',8 N.$   $4^{\circ} 59',1 E.$ , paa N.-Molen, er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $1^s$ , Lys  $0,6^s$ , Mørke  $0,6^s$ .

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2329. Malacca Stræde. Penang Havn Anduvning. Pulo Rimau. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1871. London 1932.)  
*Pulo Rimau* Fyr paa c.  $5^{\circ} 15' N.$   $100^{\circ} 17' E.$  er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Rødt i Pejl. fra  $208^{\circ}$  til  $215^{\circ}$ . 3. Rødt i Pejl. fra  $219^{\circ}$  til  $22^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — -  $215^{\circ}$  -  $219^{\circ}$ .  
Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 43/2063 1932.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2330. Sunda Øerne. Rhio Stræde. Fyrbelysning forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 259/2716. 's-Gravenhage 1932 og N. t. M. Nr. 1856. London 1932.)  
1. *Tanjong Poenggoeng* nye Fyr viser hvidt Lys med En Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $2,5^s$ , Mørke  $0,5^s$ . Flammens Højde: 62 m. Synsvidde: 18 Sm. Hvid Jerntremmeværksbaake. Fyrets Plads er  $0^{\circ} 44' 44'' N.$   $104^{\circ} 30' 45'' E.$   
2. *Terkolei* Fyr paa c.  $0^{\circ} 57',2 N.$   $104^{\circ} 20',3 E.$  er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $1^s$ , Lys  $0,5^s$ , Mørke  $0,5^s$ . Fyret er formørket imellem Pejlingerne  $109^{\circ}$  og  $290^{\circ}$ .  
3. Fyret paa c.  $0^{\circ} 54',6 N.$   $104^{\circ} 26',1 E.$ , N. for *Tanjong Batu Hitam*, er forandret og viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ . Synsvidde: 13 Sm. Fyret viser rødt Lys fra Kysten til Pejling  $59^{\circ}$  og hvidt Lys herfra og til Kysten.  
4. En hvid Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $5^s$ , Mørke  $7^s$ , er udlagt paa  $0^{\circ} 51' 38'' N.$   $104^{\circ} 18' 18'' E.$ , tæt E. for en  $6,9$  m Grund.  
(E. f. S. Nr. 7/305 og 23/1105 1932.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller BogsNr.	England:
T	Supplement No. 2 to Antarctic Pilot.
N 1605	England, East Coast. River Thames Entrance. — Edinburgh channels.
R 573	Vancouver. — Nanaimo harbour.
R 1868	Borneo. — Taganak to Tawi Tawi.
R 1912	North Africa. — Tangier bay.
R 1949	Borneo. — Miri anchorage.
R 2575	Eastern Part of the Celebes sea.
R 2677	West Indies. — Culebra or Passage island.
R 2683	Pacific ocean.
R 3274	China. — Tung Ting lake and Siang kiang.
R 3387	North America, West Coast. — Johnstone strait.
R 3616	Celebes. — Tomori gulf to Salayar strait.
† 1605	River Thames Entrance. — Edinburgh channels.
T	Supplement No. 5 to Japan Pilot, Vol. II.
R 2661 B	China Sea, Northern Portion. — Eastern sheet.
R 3397	Japan. — Hamada ko and approaches.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 2331. Danmark. Tolken E. Anduvningsvager forsvundet.

Den sribede Spidstønde med Ballon, *Tolken E.*, paa  $54^{\circ} 51' (39'') N.$   $12^{\circ} 14' (50'') E.$  er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt til Erstatning.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 2332. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Lystønde D forandret.

Den hvide Lystønde *D* paa  $55^{\circ} 33' (12'') N.$   $12^{\circ} 42' (54'') E.$ , paa Rendens E.-Side ud for *Quartus Grund*, er ombyttet med en større hvidmalet Lystønde mærket *D*. Samtidig er Fyrkarakteren forandret til rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $2^s$ , Blink c.  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke c.  $5^s$ .

(E. f. S. Nr. 46/2221 1932. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 280, Tillæg Nr. 3, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 306 H. Tillæg Nr. 1, Side 20.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 2333. Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib. Radiostation midlertidig lukket.

Radiostationen om Bord i Fyrskibet *Læsø Rende* paa c.  $57^{\circ} 13' N.$   $10^{\circ} 42' E.$  er for Tiden lukket.

(Fyr-Fort. Nr. 124.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFKAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON ·  
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      *Telegr.-Adr.:*

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose, »Newcastle
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . . West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose Grimsby
Immingham, Dock Offices . . . . .	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

*Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"*

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statslff.: 527

\*

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusone»  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## JENS WITH

Skibsprovantering Amaliegade 3  
Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 &amp; Øbro 6846

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACBONS

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrlingsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

## PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt

Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
over 11.000.000 Kr. aarlig.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 50

FREDAG 9. DECEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Allantørhavel  
D/S Ursus  
D/S Ballic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**BRITISKE SKUD FOR BOUGEN** I sin Note til De Forenede Stater angaaende Krigsgælden skrev den engelske Regering: »Under Tryk af den nuværende Krise har Hans Majestæts Regering været nødsaget til at modificere det hidtil gældende System og adoptere Toldbeskyttelse.« Til denne Inskription paa Frihandelens Gravsten vil forhaabentlig ikke blive føjet: »Her hviler de sørgelige Rester af Havenes Frihed«. Nu kan man selvfølgelig haabe og ønske, at det ikke vil ske, men desværre taler Sandsynligheden for, at England bliver nødsaget til at foretage Skridt til Beskyttelse af sin Handelsflaade, der ikke mere kan konkurrere med andre store Søfartsnationers subventionerede Skibsfart og Skibsbygning.

England, det officielle England samt den engelske Skibsfarts nationale Sammenslutning, har i disse Dage sendt den øvrige Verden et Par skarpe Skud foran Bougen. Englands reelle Førsteminister, Mr. Stanley Baldwin udtalte i Lørdags paa et stort Møde i Nordengland: »Fremmede Lande bygger Skibe med Statsundersøttelse og opretholder Skibsfarten med Subsidier. Dette er et alvorligt Problem. Hvilke Skridt end andre Nationer maatte tage, kan vi ikke tillade, at en af vore store Industrier lider Skade ved den Slags Konkurrence fra fremmede Nationer. Og hvis vor Handel skal genoplives, maa vi ophøre med at skære Halsen over paa os selv ved meningsløs Konkurrence mellem vore egne Foretagender — vi har Brug for alle vore Kræfter til at holde vore udenlandske Konkurrenter Slangen.«

Mr. Baldwin's Ord er ikke til at tage Fejl af. Endnu kraftigere lyder Advarslen fra Chamber of Shipping's sidste Raadmøde. I en enstemmig vedtaget Resolution hedder det bl. a., at »Subsidier til vor Skibsfart kan ikke blive nogen permanent Basis for Opretholdelsen af vor Position som Verdens største Søtransport-Nation, men hvis den britiske Handelsflaade skal fortsætte som saadan, vil den blive nødsaget til at møde Udlandets Skibsfarts-Konkurrence (hvis dennes Stats-Subventioner opretholdes) med Stats-Subsidier til den britiske Skibsfart, indtil Verdenshandelen er genopbygget.«

Foruden Resolutionen har Chamber of Shipping vedtaget at tilstille den engelske Regering et særligt Forslag til Repræsalier imod de stats-subventionerede Landes Skibsfart. Dette Forslag har Chamber of Shipping ikke tilstillet os, men i selve Resolutionen findes følgende Henvisning til dette Forslag:

»I sammentrængt Form anviser vi her Eksempler paa Reservation, Restriktion og Diskrimination i Forbindelse med Skibsfarten, som staar til Disposition for vort Land, hvis det skulde blive tvunget til at afvige fra dets traditionelle Politik med Hensyn til Havenes Frihed og Adgang til alle Havne paa lige Kaar og tage Tilflugt til Retaliation i Forsvar af vor nationale Skibsfart.«

Ja, det er heller ikke til at tage Fejl af. Og, som *Scandinavian Shipping Gazette* bemærker, staar der et

helt Arsenal af Retaliations-Vaaben til Disposition for et mægtigt Empirium som det britiske Rige.

**KØBENHAVNS HAVN HÆVDER SIG** En af *Scandinavian Shipping Gazette's* Korrespondenter har udarbejdet en interessant Statistik over Forskydninger og

Vækst i de forskellige Østersø-Havne. Forfatteren benytter de officielle Tal fra 1912—1913 og for 1927 og 1931 for dette Overblik. Det viser sig, at Københavns Havn har flot hævdet sin Position som den førende af samtlige Havne. Besejlingen var i 1912—13 for Københavns Vedkommende 5,068,000 Netto Register Tons mod 5,534,000 og 6,240,000 Tons i henholdsvis 1927 og 1931. Medens Leningrad i 1912 var Nummer 10 blandt Østersøhavnene med 3,488,000 Tons, var den i 1927 sunket ned til Nummer 13 Pladsen med 650,000 Tons og er igen i 1931 steget til den tiende Plads med 1,789,000 Tons, en ringere Besejling end Aarhus, der hævder sig som Nummer 9. Göteborg var i 1927 Nummer 10 med 4,861,000 Tons med Stockholm og Danzig paa tredje og fjerde Pladserne med henholdsvis 4,085,000 og 3,900,000 Tons.

Danzigs Udvikling er saare interessant. I 1912 beløb den tyske Havn Danzigs Besejling sig til 1,196,000 Tons imod Stettins 2,435,000 Tons. I 1927 var Fristaden Danzigs Tal 3,900,000 Tons, Stettins kun 1,976,000 Tons. Og i 1931 er Danzig næst København Østersøens mest benyttede Havn: 4,062,000 Tons; Stettin-Tallene var dette Aar 1,906,000. Forklaringen er den, at Polen nu benytter Danzigs Havn, og at den polske Import og Eksport er steget i saa høj Grad. I 1931 er Göteborg som Følge af Danzigs Transportvækst blevet Nummer tre med 3,593,000 Tons.

I 1912 var Rangforordningen mellem Sveriges tre største Havne følgende: Stockholm, Malmö, Göteborg; i 1927: Göteborg, Stockholm, Malmö. Men i 1931 er Rækkefølgen: Göteborg, Malmö (3,267,000 Tons), Stockholm (2,661,000 Tons).

Men ikke mindre ejendommelig er Gdynias Vækst. Denne helt polske Havn eksisterede som bekendt ikke i 1912, i 1925 paabegyndtes dens Bygning; i 1927 er den Nummer 16 mellem Østersøhavnene, og 1931 figurerer den som Nummer 6 med 2,650,000 Tons, lige i Hælene paa Stockholm. I 1933 vil den og Danzig utvivlsomt strides om anden og tredje Pladsen.

## UFORSVARLIG LASTNING AF MINDRE FARTØJER

Det norske Søfartskontor har udsendt en Meddelelse angaaende uforsvarlig Lastning af Smaafartøjer i Kystfarten. Cirkulæret er maaske ogsaa af Interesse for dansk Smaaskibsart. Det hedder heri:

Flere af de Forlis af mindre Fartøjer, som har fundet Sted paa den norske Kyst, skyldes alle uforsvarlig Lastning. Enten har man haft for stor Vægt lige saa meget og endog mere paa Dækket ved at der er lastet paa Dækket end i Lastrummet, eller man har ikke taget skyldigt Hensyn til, at Dækslasten ved Overvand kan blive betydelig tungere og derved gøre Fartøjet ustabil.

Det hedder videre:

1) Det er derfor af allerstørste Betydning, at enhver Fører er sig bevidst, at hans Fartøj under Lastning maa sikre Stabilitet (Stivhed enten ved Ballast eller ved, at Lasten i Rummet og eventuelt paa Dækket staves paa en fuldt betryggende Maade. Herunder maa Hensyn tages til Vægten i de forskellige Varepartier, særlig maa dette have for Øje, hvis man paatænker at føre svær Dækslast.

2) Det andet Moment, som der maa tages Hensyn til, er, at forskellige Varer, som føres paa Dækket, let trækker Vand, saaledes at disse bliver betydeligt tungere end den i Lastrummet nedstuede Varemængde. Ved Tørfisklast f. Eks. viser det sig, at Fisten paa Dækket, naar Fartøjet lager Overvand, trækker saa meget Vand til sig, at Skibets Stabilitet i væsentlig Grad forringes. Det samme gælder for Murstenslast, Trælast og forskellige andre Laster.

Nævnes kan det i denne Forbindelse, at hvis der føres

**KIELER KANALES TAKSTER UNDER REVISION** Vi har meddelt, at Kieler-Kanals Administration har nedsat Lodspengene. Nu lader det til,

at selve Taksterne kommer under tiltrængt Revision. Disse erlægges som bekendt i Mark og er derved forøget betydeligt for Sterling-Landene. I tyske Kreser regner man med, at cirka 5 Millioner Tonnage, som ellers plejede at frekventere Kanalen (tyske, skandinaviske og engelske Skibe) nu gaar rundt om Skagen i Stedet for.

I forskellige tyske Blade fremsættes nu Krav om en Nedsættelse af Taksterne med 30 Procent. Bag disse Blade staar den tyske Skibsfart og forskellige Handelsinteresser i Kieler-Kanals Distrikt — Interesser, som lider følelige Tab med den nuværende Ordnings Genoprettelse. Saa vi vil antagelig meget snart se dette Krav gennemført af Kanal-Autoriteterne.

**SVENDBORG-KRAV AF HAVNETAKSTER** I et Møde indvarslet af Handelsstandsforeningen i Svendborg fremkom stærk Kritik af Sammenslutningen af danske Havne i Provinsen. En af Talerne fremhævede med Rette, at denne Sammenslutning var Skyld i, at Havnetaksterne ikke var reguleret nedad i en Række af Provinshavne. Det er saa svært, saa svært, sagde Konsul Thejll, for en enkelt Havn at gøre sig billig. Han paapegede ogsaa det uheldige i — hvad *Søfarts Tidende* saa ofte har gjort —, at Havnene og Jernbanerne hørte ind under det samme Ministerium, og tilføjede med nogen Bitterhed i Stemmen: »Høje Havnetakster tjener jo til at fremme Jernbanernes Interesser«. Hr. Thejll krævede en 10 Procents Nedsættelse af Vareafgifterne og fremførte nogle grelle Eksempler paa, at det var billigere at sende Stykgods pr. Bane end pr. Dampers paa Grund af de høje Stykgodstakster.

Borgmester Lacoppidan-Petersen paaberaabte sig, at Skibsfarten ikke har klaget over Afgifterne i Svendborg Havn. Den var da ogsaa den første til at nedsætte Skibsafgifterne med 25 Procent, førend Ministeriet gennemførte den generelle Nedsættelse paa 10 Procent. Borgmesteren udtalte, at Havnens Økonomi kunde ikke taale den foreslaede Nedsættelse, der svarede til 90,000 Kr. Havnens Budget udviste med en Indtægt paa 375,000 Kroner et Overskud paa 17,000 Kroner.

læs Sild i Last og paa Dæk, vil Vægten af Silden i Lastrummet aflage, efterhaanden som »Sildevandet« under Sejladsen trækkes fra Silden og pumpes ud.

Det maa derfor altid paases, at der ikke tages mere Last paa Dækket end at man kan være sikker paa, at Skibet under Rejsen beholder sin Stabilitet (Stivhed) selv om Dækslasten bliver gennemvaad.

I denne Sammenligning bør erindres, at Stabiliteten ogsaa kan forringes, efterhaanden som Bunkerullene eller Brændselsolien formindskes.

3) Der maa ikke lægges saa høj Dækslast, at Rormanden ikke kan holde god Udkig.

4) Ved Siden af, at man maa sørge for en forsvarlig Fordeling af Lasten, saa fuld Stabilitet (Stivhed) opnaas, maa det ogsaa iagttages, at de Bestemmelser om Bæreevne, som er fastsat for Træfartøjer, iagttages. Denne Bæreevne angiver ikke, hvor meget Fartøjet tillades at føre, og hvor meget af hver Varesort der kan indtages i Forhold til Fartøjets største Lastevne.

5) Endvidere maa det iagttages, at Fartøjet ikke nedlastes saa dybt, at det bliver overløst. Føreren maa saa sørge for, at Fartøjet ved Afgang har et under Hensyn til Farvandet og Aarsliden tilstrækkeligt Fribord.

6) Med Hensyn til foranslaede indskærpes her ved Nødvendigheden af, at Fartøjer i Kystfarten lastes forsvarligt, saaledes at de under Rejsen kan beholde deres Stabilitet og et passende Fribord. En Tilrådsættelse af disse Hensyn kan medføre Strafansvar i Henhold til Straffelovens § 416, jfr. Søfartslovens § 26 og Sødygtighedslovens §§ 56 og 58.



## REGLER FOR JAPANS OPHUGNING AF GAMMEL TONNAGE OG SUBVENTION AF NYBYGNINGER

Legationsraad Hugo Hergel, Danmarks Chargé d'Affaires i Tokio skriver til Dansk Dampskibsrederiforening i Anledning af det japanske Trafikministeriums Bekendtgørelse om Regler for Subvention af Nybygninger mod Ophugning af gammel Tonnage:

Som det vil ses, er Subventionen per Brutto Ton afhængig af Nybygningens Knobantal og den Tonnage, der derved vil opstaa altsaa ikke helt bestemt. Maksimum af Nybygning er 200,000 Tons og Maksimum for den dermed forbundne Ophugning 400,000 Tons. Den samlede Bevilling er 11 Millioner Yen fordelt paa 3 Aar. Der regnes, som tidligere meddelt, med en gennemsnitlig Subvention af 50 Yen per Brutto Ton Nybygning. Hertil kommer imidlertid et Tillæg paa 10 Procent, naar Nybygningen godkendes som egnel til Militærtransport. Bevillingen for indeværende Finansaar, d. v. s. indtil 1. April 1933, er fastsat af Parlamentet til et Beløb af Yen 1,250,000. For Finansaaret 1933—34 beregnes Yen 5,500,000 og for 1934—35 Yen 4,250,000, men den endelige Fordeling mellem disse to Aar vil afhænge af Parlamentets Bestemmelse og af det tidligere nævnte sagkyndige Udvalgs Indstilling.

Det paagældende Udvalg er nedsat og har begyndt sit Arbejde. Det skal paa een Gang være Mellemed for Rederne ved Opnaelse af Subventionen hos Regeringen og overvaage, at ovennævnte Bekendtgørelses Bestemmelser iagttages, samt fastlægge Bygnings- og Ophugningsprogrammet, endvidere medvirke ved Fordelingen af Subventionen mellem Redere og Skibsværfter og endelig føre kollektive Forhandlinger mellem Staalværfterne, modvirke Import af Skibe, regulere Prisen paa Tonnage til Ophugning og bistaa til Opnaelse af Bankkrediter.

Efter hvad Gesandtskabet erfarer, glider Sagen ikke saa let, som man først havde tænkt sig. Staalpriserne er gaaet op, saavel som den gamle Tonnage, og Skibsværfterne har ment at kunne stramme deres Krav, efter at Marinen i den sidste Tid har givet dem en hel Del at bestille. Medens Byggeprisen ifjor, da Yen stod i Pari, angives at have været ca. 180 Yen per Brutto Ton, regnede man ved Vedtagelsen af den her omhandlede Ordning med en Pris af 250 Yen per Ton, men det hævedes, at der siden allerede er en Sligning paa mindst 10 Procent.

De Nybygninger, hvorom der er indgivet Ansøgning om Subvention i indeværende Finansaar er:

Mitsui Bussan Kaisha	7,500	Brutto Tons
Mitsui Bussan Kaisha	7,500	»
Kokusai Kisen Kaisha	7,500	»
Toyo Kisen Kaisha	7,500	»
Kawasaki Kisen Kaisha	7,500	»
Osaka Shosen	8,000	»

Alle er Dieselmotorskibe og er bestemt for at gaa paa New York Ruten, med Undtagelse af Osaka Shosens Baad, der er bestemt for at gaa paa Formosa. For samtlige Baade har Ansøgningen imidlertid paa Grund af ovennævnte Vanskeligheder foreløbig en betinget Karakter, undtagen Mitsui Bussan's. Dette Selskabs to Nybygninger var allerede kontraheret, da Subventionsplanen vedtoges, men med

den Begrundelse, at Kølen endnu ikke var lagt dengang, har det været muligt at bringe dem ind under Nyordningen.

I Finansaaret 1933—34 regner man med, at Nippon Yusen Kaisha, der ikke har meldt sig i første Omgang, vil gøre Brug af Subventionsordningen til 4 Nybygninger.

Trafikministeriets Bekendtgørelse No. 1786 (indrykket i »Official Gazette« af 27. September 1932):

Personer, som ifølge Skibslovens Paragraf 1 er berettiget til at eje japansk Skib, og som maatte ønske at modtage »ship improvement« Subvention til Bygning af Skib paa japansk Tonnage, vil have at indsende Anmodning i Overensstemmelse med følgende Bestemmelser:

Det til Ophugning bestemte Skib maa være af Staal eller Jern, over 1000 Tons Brutto, over 25 Aar gammelt og registreret som hjemmehørende i selve Japan, Chosen, Dairen eller Kwantung Provins, senest i Januar 1932.

Den planlagte Nybygning skal være en Fragtbaad af Staal paa mindst 4000 Tons Brutto, over 13½ Knobs Fart, med en Brutto-Tonnage paa over ½ af det til Ophugning bestemte Skibs.

Nybygningen skal udføres paa et japansk Skibsværft.

Følgende Regler maa iagttages ved Skibets Konstruktion:

- Plan og Enkeltheder maa godkendes af Trafikministeren.
- Skibstypen og Propeller maa undersøges i Provetank og godkendes af Trafikministeren.
- Der maa kun anvendes japansk Materiel, Maskine og Udstyr.
- Hastighedsprøve forlanges.
- Certifikat som 1. Klasses Skib forlanges i Overensstemmelse med Bestemmelser i Skibsinspektionsloven.

Subventionen vil blive tildelt som anført i den særskilte Tabel efter Tonnage og Hastighed ved Konstruktionens Fuldførelse.

Subvention vil ikke blive ydet for overskydende Tonnage og Hastighed.

Subvention vil ikke blive ydet for overskydende Tonnage, hvis Skibets Brutto Tonnage er over ½ af det til Ophugning bestemte Skibs Brutto Tonnage.

Ansøgningen maa indsendes efter 1. Oktober 1932.

Nybygningen maa ikke overdrages eller undergaa nævneværdig Forandring uden Trafikministerens Samtykke.

		Tabel.
Hastighed		Subvention pr. Brutto Ton
Under 14 Knob	.....	45 Yen
Over 14 »	.....	46 »
» 14,5 »	.....	47 »
» 15 »	.....	48 »
» 15,5 »	.....	49 »
» 16 »	.....	50 »
» 16,5 »	.....	51 »
4 17 »	.....	52 »
» 17,5 »	.....	53 »
» 18 »	.....	54 »

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 6. Dec. 1932.

Det er stadig de oversøiske Markeder, som i første Række tiltrækker Opmærksomheden, og det er selvfølgelig ogsaa fra disse Markeder Bedringen skal komme. La Plata har vel ikke været videre aktiv i den forløbne Uge, men til Gengæld er Raterne per December gaaet endnu mere frein og Januar/Februar Positioner er i al Fald ikke forværret. Montreal er færdig for i Aar; de aller sidste Slutninger blev en Skuffelse, stik imod enhver Beregning, og det er vanskeligt at forstaa, hvorfor det var nødvendigt med denne »cadeau« til Befragterne. — Pacific tegner noget bedre med en mere »all round« Efterspørgsel. Chile har solgt et større Kvantum Salpeter til Frankrig og kommer formodentlig snart i Markedet. De nordamerikanske Markeder, Cuba og Gulfen, er kun middelmaadigt repræsenteret og Krigsgældsspørgsmaalet og dets Kon-

sekvenser spiller ind her. Ude i Østen holdes Raterne ganske godt oppe, men der er ingen Overflod af Laster, og der skal mere end Økonomi til for at faa Balance. Donau saa vel som Sortehavet dækker ind til Rater, som nok er faste, men langt fra tilfredsstillende og Middelhavet ud og hjem samt Nord- og Østersøen har heller ingen Vanskelighed ved at finde den nødvendige Tonnage til en rimelig Fragt.

### TRÆLASTMARKEDET

For prompt Lastning noteres og akcepteres uforandrede Rater saasom: 33/- Sundsvall/London, 39/42 Belgas Syd Finland/Antwerpen, 11/- Vaadmase Luleå/Grimsby o. s. v.

### LENINGRAD

maa nødvendigvis forhøje de øjeblikkelige Noteringer for at tiltrække Tonnagen og rapporterer bl. a. følgende Afslutninger:

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN I OKTOBER MAANED 1932

Vor Generalkonsulet i Danzig indberetter til Udenrigsministeriet følgende Vægt- og Værdistatistik over Ind-

og Udførsel af Varer over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1932:

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	7,458.0	2,348,941	53,470.2	5,872,607
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf ..	3,170.1	1,362,092	1,626.8	830,541
3. Træ og Trævarer .....	2,413.1	569,595	34,611.0	3,675,488
4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	168.5	110,436	50.1	20,115
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg og Frembringelser deraf .....	12,050.7	783,895	360,867.0	4,894,039
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	3,935.2	1,500,909	5,739.7	322,850
7. Erts, Metal & Metalvarer .....	5,189.5	1,081,519	2,751.1	1,696,504
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser ..	826.4	216,093	408.9	60,114
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,062.5	2,423,622	12.5	37,247
10. Beklædning, Galanterivarer .....	1.0	8,193	90.4	446,911
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	3,635,133	—	21,950
	36,275.0	14,050,328	459,627.7	17,878,366

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i September Maaned androg 49,908.4 T. til en Værdi af 11,197,524 G., der er altsaa en Vægtnedgang paa ca. 13,000 T., derimod en Værdiopgang paa næsten 3 Mill. G. hidrørende udelukkende fra en Stigning i Gruppen 12: »Andet« og bestaar ifølge derom modtagen Meddelelse af en større Møntsending til Polen. I de fleste andre Grupper er der en jævn mindre Nedgang med Undtagelse af Gruppe 4, hvor der er en Opgang paa ca. 700,000 G.

Udførslen androg i September Maaned 468,815 T. til en Værdi af 16,520,194 G.; her viser sig som i Indførslen en mindre Vægtnedgang paa ca. 10,000 T. og en Værdistigning paa ca. 2.3 Mill. G. Denne hidrører væsentligst fra

Grupperne 1: Levnedsmidler og 7: Metaller, hver med 1 Mill. G.

Af væsentligst indførte Varer skal nævnes ca. 3,600 T. Sild, ca. 1,800 T. Melasse, ca. 2,700 T. animalsk Fedt og Olie, ca. 1,200 T. Planter, ca. 10,400 T. Kul, ca. 1,000 T. Koks, ca. 1,900 T. Quebrachockstrakt, ca. 3,000 T. Svovlkis.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes ca. 24,200 T. Rug, ca. 14,500 T. Byg, ca. 3,200 T. Ærter, ca. 1,800 T. Sukker, ca. 2,600 T. Oliekager, ca. 1,100 T. Melasse, ca. 1,300 T. Paraffin, ca. 33,000 T. Træ, ca. 350,000 T. Kul, ca. 10,400 T. Koks, ca. 4,400 T. Salt, ca. 1,000 T. Zink, ca. 1,500 T. Metalvarer.

## FRAGTBERETNINGEN fortsat

2 × 1,500 Fv. Belgien 40/-. 1,000 Fv. E. C. Option Garston 39/6d. Basis. 1,200 Fv. Calais 32/3. 950 Std. Brüssel Kanalen 43/. 500 Std. Bremen 47/-. 1,000 Std. Fredrikstad 43/-.

For Lastning i Maj Maaned skal der allerede nu være sluttet 2 finske Baade for henholdsvis 1,500 Std. Wasklot/London til 30/- og 1,200 Std. Trångsund/London 29/-; dette er sandsynligvis autentiske Afslutninger, men maaske de paagældende Skibe kontrolleres af Trælastafskibere, og disses Interesser er ikke altid de samme som en decideret Reders. Det er i al Fald en Kendsgerning, at flere af dette Aars finske Redere er Trælastkøbmænd, og det er indlysende, at saadanne Baade bliver det vanskeligt at konkurrere med.

## KUL, KOKS etc.

De svingende Kurser har influeret paa Markedet i flere Henseender; en Del Laster er midlertidig trukket tilbage og Rederne holder ud for bedre Rater, og de øjeblikkelige Noteringer maa kunne forbedres. Af sidste Uges Afslutninger bemærkes: 3,000 T. Tyne/Aarhus 4/2, 1,800 T. Karrebæksminde 4/9, 1,400 T. Nykøbing F. 5/3, 2,000 T. Gøteborg 4/6; Boness/Aarhus 1,700 T. 4/9, E.C./København indikerer ca. 4/3 3/3,500 T., Danzig/god dansk Havn 5/- 16/1,700 T. London Koks ca. 7/- 7/3, Granton/København 7/3. Danzig/Irland og Rotterdam/Irland søger mange Baade i alle Størrelser til uforandrede Rater.

## MIDDELHAVET etc.

For store Baade til Italien og de østlige Middelhavs-havne er Markedet lidt fastere, hvorimod Fragterne for mindre Størrelser i »near trades« ikke har reageret. Wales/V. Italien betaler 6/6 4/5,000 T., 9/- 1,800 T. Barcelona, 7/- 2,600 T. og 6/9 5/5,300 T. Øerne; E.C./Vest Italien ogsaa 6/6, Venedig 7/6, Algier 7/-, Barcelona 1,500 T. ca. 9/-, Cannes 2,500 T. 8/6d. De hjem-gaaende Markeder er ogsaa lidt fastere, især Donau, hvorfra opnaaes 14/3 A/R 5,500 T. Decb., 14/9 B/H 5,600 T., ca. 17/- Danmark; Constanza/Danmark ca. 13/9, Sortehavel/U.K. Kont. 10/3. Kul Mariupol/U.S.A. 11/9, Alexandria/Hull 9/- large, 10/- medium size;

Frukt ca. 21/- 21/6d; Saloum 22/- ppt. 19/6d. Febr. Sfax/Hull 8/6d, Bristol 9/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal fik de sidste Baade til reducerede Rater, A/R 7c., U.K. 2/3d., Middelhavel 8 1/2c. St. John/U.K. indikerer 2/-, A/R 6 1/2 cents, lignende fra Albany, Gul-fen/Grækenland 3/-. Cuba betalte 15/6 for 3,000 T. og større Baade betinger 14/3 14/6d.

Markedet fra Pacific er en lille Smule bedre med 23/- betalt til U.K., 28/- Grækenland.

## SYDAMERIKA

Udgaende Kulrater er helt uforandrede, og del hjem-gaaende Marked har været mindre aktivt, men December Positioner gøres til stadig forbedrede Rater, sidst 19/- 6,000 T. 12/24 Dec. Større Baade har faaet 18/3 18/6d. Værdien for Januar/Februar er ikke forandret, men der er heller ikke gjort noget videre, og tidlige Januar Baade kan naa at blive lige saa værdifulde som December-Baade.

Chile har solgt et større Kvantum Salpeter til Frankrig og Betalingen skal delvis udlignes ved Varekøb i Frankrig. Hvor vidt fransk Tonnage skal have Præferencen lyder der intet om, men denne Handel kan i hvert Fald faa en vis Indflydelse paa Fragtmarkedet.

## ØSTEN

Bonner Dalny/R.-Hb. er sidst betalt med 30/6 4,600 T., 30/- 8,500 T., begge December. Markedet for Jan./Febr. er desværre »forud-diskonteret« ved Slutninger til 27/- 8,200 T., 27/6 6,200 T. Australien er fastere for Decbr./Jan., uforandret Febr./Marts. Java/U.K. noter 24/6 25/-. Madras/Kont. 27/- Dec., 26/6 Jan. Saigon/Marseille/Bordeau/Dunkirk 27/- 27/6 3 Havne.

## TIMECHARTER

Vestindien: 4,250 T. 50c. 4,150 T. 60c. 3,250 T. 85c. Trip over: 4,950 T. \$1.05 del. New York. Store Dieselskibe er efterspurgt for længere T/C, 6 til 24 Mdr., ogsaa Rundrejser.

I Tank er der gjort en hel Del fra Sortehavel/Gul-fen/Borneo etc., men Raterne holdes nede paa et absolut Minimum.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1932

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles følgende Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1932. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, paa hvis Havne eller Anløbssteder Farten er ganske ubetydelig.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvartal 1932 androg 24,400, den samlede Reg. Tonnage var 4,025,000 N. R. T., og der udlossedes 3,070,000 Tons Gods og indladedes 934,000 Tons.

## Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Juli Kvartal 1932	24,400	4,025	3,070	934
heraf fra og til Udland ..	—	—	2,600	479
April Kvartal 1932	23,400	3,920	2,842	956
heraf fra og til Udland ..	—	—	2,326	489
Januar Kvartal 1932	19,600	3,666	2,903	875
heraf fra og til Udland ..	—	—	2,461	437
Oktbr. Kvartal 1931	25,600	4,511	4,028	1,102
Juli — —	27,900	4,569	3,353	1,055
April — —	28,100	4,379	3,195	1,024
Januar — —	21,600	4,117	3,202	936

Farten har været paa det nærmeste af samme Omfang som i det foregaaende Kvartal. Antallet af Anløb og Skibenes Register Tonnage er blevet lidt forøget som Følge af den udvidede Rutebart i Sommermaanederne, og med Hensyn til Ladningsmængden er der foregaaet en ikke helt ringe Stigning i Omsætningen med udenlandske Havne og en Nedgang i den indenlandske Omsætning.

Stigningen i den udenlandske Omsætning kan ved Hjælp af Statistikken over Vareindførselen udelukkende henføres til Tilførslerne af Kul og Trælast, altsaa i begge Tilfælde Transporter der af sæsonmæssige Grunde vil være større i Juli Kvartal end i April Kvartal. Indførselen af Kul og Trælast voksede med henholdsvis 354,000 Tons og 86,000 Kubikmeter. Indførselen af Korn og Foderstoffer er gaaet ned med 38,000 Tons, og for de øvrige betydende Fragtartikelker har der saa godt som ingen Forandring været. I Udførselen til Udlandet var der en betydelig procentvis Stigning for Cement og Oliekager, men da de store Poster under Landbrugseksporten var omtrent uforandret, afviger den samlede udgaaende Gods-transport til Udlandet ikke meget fra det foregaaende Kvartal.

Nedgangen i Godstransporten mellem danske Havne er gaaet ned med henimod en halv Snes Procent. Nedgangen synes at fordele sig mellem alle de vigtigste Fragter i denne Fart.

I Forhold til det tilsvarende Kvartal det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1931, er Trafikken paa danske Havne formindsket med en halv Snes Procent. For hele den forløbne Del af Aaret 1932 kan konstateres den samme Nedgang i Forhold til 1931.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar

## Rutebart paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Juli Kvartal 1932 <sup>1)</sup>	9,500	2,033	308	385
heraf fra og til Udland ..	—	—	168	245
April Kvartal 1932 <sup>1)</sup>	9,000	1,884	318	411
heraf fra og til Udland ..	—	—	173	269
Januar Kvartal 1932 <sup>1)</sup>	7,800	1,671	327	398
heraf fra og til Udland ..	—	—	187	257
Oktbr. Kvartal 1931 <sup>1)</sup>	8,400	1,837	394	424
Juli — — <sup>1)</sup>	9,700	2,125	368	414
April — —	11,100	2,013	378	396
Jan. — —	9,600	1,837	413	402

<sup>1)</sup> Antal Anløb er forholdsvis lavere siden Midten af 1931 som Følge af Overgang fra almindelige Dampskibsruter til Færgesfart, som ikke indgaar i Oversigten.

## PERSONALIA

## Sølvbryllup

fejres Mandag den 12. December af hlv. Dampskibsfører, Kaptajn Jørgen Thomsen og Hustru, Sønderho ved en Festlighed i Sønderho Forsamlingshus.

Sølvbrudeparret er født i Sønderho og har til Stadhed boet hersteds. Sølvbrudgommen, der har sejlet i de senere Aar med D. F. D.S.s Skibe paa Esbjerg-Englandsruten, tog i Fjor sin Afsked for at nyde sit Otium i sin Fødeby, hvor han ejer en Villa.

danske Havne i Juli Kvartal 1932 samt de foregaaende Kvartaler. Angaaende de anvendte Regler for Sondring mellem Rutebart og anden Fart henvises til Statistiske Efterretninger 1931 Nr. 21.

Det vil ses, at man alder i Juli Kvartal ligesom i det foregaaende Kvartal kan konstatere, at Udvidelsen af Rutebart ikke er fulgt af en tilsvarende Stigning i transporteret Godsmængde. Der er endogsaa i det sidst forløbne Kvartal sket en absolut Formindskelse af Godsmængden. Om Passagerbefordringen foreligger ikke Oplysninger.

Til København indløb i Juli Kvartal 1932, jfr. følgende Oversigt, 5,000 Skibe med en Reg.-Tonnage paa 1,518,000 R. R. T., som udlossede 1,061,000 Tons Gods og indladede 276,000 Tons.

## Skibsfarten paa København.

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons
Indgaaet			
fra Indlandet	2,147	392,154	163,954
heraf Rutebart	963	320,865	53,846
fra Udlandet	2,890	1,125,742	890,948
heraf Rutebart <sup>1)</sup>	1,509	615,295	196,825
Udgaaet			
Juli Kvartal 1932	5,037	1,517,896	1,060,002
Juli Kvartal 1931	5,610	1,662,454	1,137,394
til Indlandet	2,126	476,303	101,057
heraf Rutebart	1,010	346,000	73,428
til Udlandet	3,022	1,080,212	171,734
heraf Rutebart <sup>1)</sup>	1,480	592,109	93,187
Juli Kvartal 1932	5,148	1,556,515	275,791
Juli Kvartal 1931	5,703	1,654,662	300,098

<sup>1)</sup> Færgeruten Københavns Frihavn—Malmö ikke medregnet.

Til samtlige Provinshavne indløb i Juli Kvartal 19,400 Skibe med en Reg.-Tonnage paa 2,507,000 R. R. T., som udlossede 2,099,000 Tons Gods, hvoraf 306,000 Tons fra Indlandet, og indladede 658,000 Tons, hvoraf 354,000 Tons til Indlandet.

Tolddistrikt	Antal Anløb	Netto Reg.-Tonnage
København	497	315,864
Helsingør	36	19,668
Allinge	71	8,406
Ronne	97	24,894
Nakskov	26	24,082
Svendborg	63	11,844
Marstal	38	5,235
Aalborg	67	10,372
Aarhus	31	5,077
Esbjerg	13	11,019
Frederikshavn	138	33,447
Andre Havne	342	16,362
Hele Landet	1422	486,270

## Polens Kuleksport i Oktober Maaned

Tallene for de fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig	98
Czechoslovakiet	30
Jugoslavien	2
Ungarn	2
Danmark	128
Norge	84
Sverige	320
Estland	5
Finland	43
Letland	3
Lithauen	1
Memel	3
Island	11
Belgien	14
Frankrig	75
Holland	14
Italien	63
Irland	33
Schweiz	6
Rumænien	4
Algier	13
Argentina	7
Bunkerkul	29
	ialt.... 991
Danzig	28
	ialt.... 1019

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## FORUM I KOLLISIONSSAGER

Hvorfor ikke hugge Knuden over og foreslaa en Ordning, der altid fører til det ønskede Maal: kun een Domstol — kun een Ret?

Dette kan efter min Mening opnaas ved at indføre Reglen om det mindste Skibs Værneting som afgørende Forum for Kollisionsspørgsmaalets Afgørelse.

Med de velordnede Forhold, der nu findes paa Skibsmaalingens og Skibsregistreringens Omraade, vil det altid være muligt at fastslaa, hvilket af de to (eller flere) kolliderende Skibe, der er det mindste, og da det først og fremmest gælder om at finde en fast Regel, der kan gælde i alle Tilfælde, finder jeg det rimeligt, at Spørgsmaalet løses paa denne simple Maade.

Nu ved jeg nok, at der findes Skibe af samme Størrelse, men dette vil næsten altid være indenfor samme Rederi (hvor jo Spørgsmaalet falder bort), og gennemser man Lloyds Registers Fortegnelse over Skibe ordnet efter Tonnage, vil man se, at det er ret vanskeligt at finde to Skibe med nøjagtig samme Tonnage, og man kunde jo endelig ogsaa udstrække Reglen til at gælde baade Brutto-, Netto- og d.w. Tonnage eventuelt ogsaa andre Maal og Alder i en bestemt Orden. Det vil i hvert Fald sikkert være vanskeligt at paavise et Kollisionsilfælde, hvor denne Regel vilde have skabt Tvivl om, hvor Sagens Forum skulde være.

Man kan spørge, hvorfor det skulde være det mindste og ikke det største Skibs Værneting, der skulde være Forum, men Svaret synes mig at ligge lige for. De mindre Skibe vil i det store og hele være dem, der mest holder sig til sine hjemlige Farvande, og det maa være retfærdigst saavidt muligt at lade Sagen afgøre paa det mindste Skibs Værneting, naar Kollisionen sker i disse Farvande. Derfor har man jo Reglen om Søterritoriets Indvirkning paa Forum, og der er Mening i denne Regels Bortfald, naar det mindste Skibs Værneting bliver afgørende. De større Skibe, der sejler paa fjerne Lande, maa finde sig i at underkaste sig disse Landes Domstole, dersom de kolliderer med disse Landes mindre Skibe. Eksempler vil bedst klargøre dette. Dersom en stor græsk Dampner kolliderer med en lille dansk Motorsejler i Aarhusbugten, vilde det være urimeligt, om denne sidste skulde lade Sagen afgøre i Grækenland, og hvis et dansk Dieselmotorskib kolliderer med en Slæbeband ved Hongkong, vil der ikke være nogen Mening i, at denne sidste

skulde gaa til Sø- og Handelsretten i København. Derfor har man under de nuværende Forhold de mange Arrestere, som efter min Mening vilde kunne undgaas, hvis Reglen om *det mindste Skibs Værneting* blev gennemført.

Selvfølgelig skulde det samtidig fastslaa, at den paa det mindste Skibs Værneting gældende Ret skulde være afgørende.

Som sagt, dette Forslag er uvidenskabeligt og simpelt, men det gælder vel ogsaa at finde den simpleste Løsning. Andre maa afgøre, om Forslaget er et Columbusæg eller et Vindæg.

København, 23. November 1932.

Viggo Wohlerth i »Assurandøren».

## LET SKIBSFARTENS BYRDER

Norges Rederforbunds Generalforsamling vedtog som for meddelt følgende Resolution om Skibsfartens Beskatning:

»Under Hensyntagen til Norges Skibsfarts mange og store Vanskeligheder i den internationale Konkurrence, udtaler Norges Rederforbunds Generalforsamling Nødvendigheden af en Forandring af de hos os gældende Beskatningsregler. Norges Skibe maa for den største Del skaffe sig sin Fragtfortjeneste i Fart paa fremmede Lande i en knivskarp Konkurrence med disse Landes ofte betydelige statsunderstøttede og paa anden Maade begunstigede Skibe. Hvis man vil beholde en betydelig norsk Skibsfart paa fremmede Havne, maa man sørge for, at Skibsfarten beskattes saavidt rimeligt, at den ikke lammes i Konkurrencen. Der bør paa Forhaand fastsættes en fast rimelig Sats, som der kan regnes med. Og de øvrige tunge offentlige Baand og Afgifter maa der lempes paa.»

Rederne er sikkert fuldt opmærksomme paa de store Vanskeligheder, Staten har med at skaffe Balance i sit Budget. Naar de alligevel har peget særlig paa Skibsfartsbeskatningen nu, saa er det fordi det er i højeste Grad paakrævet at lette Vilkaarene for vor store Søværning. Den lange Depressionsperiode har gjort Stillingen farlig. Skattelettelser og Lettelser i andre Byrder fra Statens Side er det eneste, hvormed det offentlige kan bedre Skibsfartens Stilling i Konkurrencen.

Andre Lande yder store Tilskud og alle Konkurrenter er mindre beskattede.

I denne Forbindelse er der Grund til at minde om, at Skibsfarten, da den tjente ekstraordinært, ogsaa betalte ekstraordinært i Skatter.

De andre Næringers Afkastning er ogsaa væsentlig afhængig af Skibsfortjenesten. Uden dens Hundreder af Millioner Kroner vil Landets Købeevne synke saa lavt, at hverken det beskyttede Landbrug eller andre indenlandske Producenter kan finde Afsætning for sine Produkter.

Heller ikke vil vor udenlandske Konto kunne balancere, med mindre Skibene kan holdes i Drift. Skibsoplæggerne underbinder Landets økonomiske Liv. Hvad der kan gøres for at lette Stillingen for Rederne, vil sikkert lønne sig ogsaa rent finansielt set.

Sagen fortjener derfor den alvorligste Overvejelse.

Norges Handels- og Søfartstidende.

### Tre Graders Varme i Leningrad.

Sovfracht's herværende Kontor har modtaget følgende

#### IS-RAPPORT

Fra Leningrad, 7. December:

„ALL ICE GONE. LENINGRAD AND  
PASSAGE WESTWARDS ICE-FREE.  
THREE DEGREES REAUMUR ABOVE  
ZERO.

## Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i Oktober Maaned 1932

Den samlede Indførsel androg 51,949 T. mod 45,357 T. i September, den samlede Udførsel 487,936 T. mod 431,428 T. i September. Der er altsaa en Stigning paa ca. 6,600 T. eller næsten 15 pCt. i Indførslen og paa 56,500 T. eller næsten 14 pCt. i Udførslen.

Af vigtigste Indførselsvarer skal nævnes ca. 1,200 T. Frugt, ca. 1,200 T. Kaffe, Kakao og The, ca. 6,200 T. Phosphat, ca. 1,200 T. Huder, ca. 5,200 T. Oliefrø, ca. 7,000 T. Jernerts, c. 4,600 T. Pyrit, ca. 18,400 T. gammelt Jern, ca. 1,900 T. Boinuld. De vigtigste Udførselsvarer var ca. 1,200 T. Karloffer, ca. 1,900 T. Sukker, 3,194 T. Bacon, 1,528 T. Æg, ca. 1,600 T. Oliekager, ca. 24,800 T. Træ, ca. 433,800 T. Kul incl. Bunkers, ca. 2,700 T. Koks, ca. 9,300 T. Kvælstof, ca. 1,500 T. Skinner.

Lønnen for Havnearbejderne i Gdynias Havn, der som indberettet strejkede i Slutningen af August og Begyndelsen af September d. A., er ved Voldgiftskendelse fastsat til Zl. 1.16 pr. Arbejdstime med fra 7—20 pCt. Tilslag for visse Varers Vedkommende. Paa telefonisk Forespørgsel til det herværende »Landesarbejdsamt» meddeles det, at Lønnen for Havnearbejdere i Danzigs Havn andrager ca. 10.50 pr. Arbejdsdag à 8 Timer altsaa G. 1.31 pr. Time, hvorved der jo maa tages i Betragtning, at 1 G. er lig 1.73 Zl.

Der indløb i Maanedens Løb 377 Skibe med 279,958 N.R.T. mod 328 Skibe med 247,626 N.R.T. i September. Den danske Tonnage staaer med 53 Skibe med 36,617 N.R.T. som Nr. 3 efter Sverige med 133 Skibe med 91,105 N.R.T. som Nr. 1 og Polen med 39 Skibe med 42,668 N.R.T. som Nr. 2.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	39	42,668
Danzig	11	890
England	3	5,369
Czekoslovakiet	3	309
Danmark	53	36,617
Estland	13	7,281
Finland	12	8,590
Frankrig	1	1,004
Grækenland	4	10,157
Holland	6	3,692
Litauen	1	585
Letland	3	3,022
Tyskland	71	35,318
Norge	20	21,799
Amerika	3	9,765
Sverige	133	91,105
Panama	1	1,787



### Odense Staalskibsværft kommer i Gang igen

Odense Staalskibsværft, tilhørende Skibsreder A. P. Møller, har i længere Tid ligget stille. I Onsdags har Værftet modtaget Bestilling paa Bygning af to Dieselmotorskibe, som skal anvendes i Øresundsfarten. Kølen vil snarest muligt blive lagt til Skibene.

### Mindre Standsning i Broarbejdet ved Lillebælt

Ved Støbningen af Lillebæltbroen bruges som bekendt Ral fra Æbels. Storm og Bølgegang har imidlertid bevirket, at man har maattet standse Udskibningen paa Æbels, indtil Vejret bedrer sig.

Dette bevirker, at man har maattet indstille Støbningen i Gaar og kun støbes der, hvor det i Øjeblikket er nødvendigt, og dette er i Særdeleshed ved Strømpille Nr. 3 ved Fynssiden, er *Æro Avis* helt stolt over at berette.

### Udmærkelse til dansk Skibsbesætning

Skibsreder P. F. Cleemann, Aabenraa Rederi A/S, har iflg. »Heimdal« fra den danske Konsul i Oporto modtaget Meddelelse om, at Konsulatet har modtaget en Skrivelse fra den franske Konsul i Oporto om, at den franske Regering har besluttet at udmærke Kaptajn Asmussen, Dpsk. »Viking«, med en Gave i Sølv, en Sølvplaquette, og Skihets Mandskab vil samtidig modtage en Lykønskningsskrivelse fra den franske Regering i Anledning af Bjergningen af en Del af Mandskabet tilhørende den forliste 3-mastede Skonnert »Roussie«, som »Viking« indbragte til Lixios i April Maaned.

### Kun 8 Mils Fart paa Tejo Floden

I en Skrivelse til Dansk Dampskibsrederiforening meddeler det kendte Lissabon Mægler Firma, D. A. Knudsen & Co., at Lissabons Havnekaptajn under 24. Oktober har udstedt en Forordning, hvorefter maskindrevne Skibe ikke maa gaa med større Fart end 8 miles paa Tejo Floden mellem Paço de Arcos (straks indenfor Barren) og den indre Havn.

Denne Forordning er udstedt for at forebygge, at den Sø, som Skibes større Fart frembringer, skal forarsage Skade paa de Skibe, som ligger langs Kajerne, eller paa de mindre Fartøjer, der trafikerer Floden.

Overtrædelse af denne Forordning medfører Bøder og Erstatning for forvoldt Skade.

### Norges sidste store Sejlskib

»Pehr Ugland«, den store norske Jernbark, er af Ejeren, Skibsreder A. A. Røed, solgt til Ophugning hos Eilerit Osbo i Stavanger.

Forsøg er blevet gjort for at bevare »Pehr Ugland« som et Kuriosum, et Minde om den svundne Sejlskibstid. Man satte en Indsamling igang, og den norske Skibsreder Erling Monsen, der er bosat i London, gav med vanlig Rundhaandethed 5000 Kroner. Men andre var ikke saa flotte, saa Indsamlingen blev opgivet.

»Pehr Ugland« er paa 1316 Bruttoton og blev bygget i Alloa i 1891.

### Svensk Glæde over Aarhus

Göteborg Havnebestyrelse aflagde i Forgaars Besøg i Aarhus og besaa med stor Interesse de nye Havneanlæg og udtalte deres Beundring over mange af Havningeniør Gobauers Innovationer.

### AARHUS HAVN

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- m.s. *Panama* af Kbhvn., 4247 Net Ton, fra U.S.A. med Korn.
- s.s. *Hemadia* af Helsingborg fra England med Kul.
- s.s. *Suomen Poika* af Helsingfors indladet Olie og Soyekraa til Finland.
- s.s. *Leenna* af Tallinn fra England med Kul.
- Lgt. *Odin* af Nyborg fra Nyborg med Brændselolie.
- m.s. *Mazurka* af Callao fra Norge med 3000 Tons Hvalolie.
- s.s. *Suava* af Kbhvn. fra Antwerpen via København, Stykgods.
- s.s. *Scheaf Water* af Newcastle fra England med Kul.
- s.s. *City of Fairburg* fra U.S.A. via Aalborg med Korn.
- m.s. *California* af Kbhvn., 2864 Net Ton, fra Argentina via Kbhvn. med Korn.
- s.s. *Ivar* af Kbhvn. fra U.S.A. via Kbhvn. med Oliekager.
- s.s. *Fauna* af Amsterdam fra Amsterdam med Stykgods.
- s.s. *Piteå* af Stockholm indladet Olie til Sverige.
- s.s. *Rhone* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.

### Havneafgifterne i Alcantara Dock (Lissabon)

Lissabons Havneadministration meddeler følgende:

Fartøj, som bringer Kul til det portugisiske Jærnbane-selskab for Losning i Alcantara Dok er ikke tvunget til at benytte Slæbedampere, men dersom Fartøjerne benytter Slæbedampere, skal mindst en Slæbedamper være fra Havneadministrationen og betales fuldt ud efter Tariffen, men fritages for det ekstra Tillæg af £ 4.15.0 for hver Baad og for hver Sløbning, og disse Kuldampere fritages ogsaa for at betale for Aabning af Dokbroen.

Ligeledes faar disse Kuldampere 50 pCt. Reduktion paa Kajafgiften. Dersom der er mere end en Damper som samtidig lossere Kul til Jærbaneselskabet i Alcantara Dok, bliver ovennævnte Reduktion kun givet til en av Dampere.

Fartøj som bringer Kul til andre Modtagere i Alcantara Dok maa benytte Slæbedampere, men nyder en Rabat af:

- 50 pCt. paa Slæbedamper-Tariffen,
- 50 pCt. paa det ekstra Tillæg til Tariffen og
- 50 pCt. for Aabning af Dokbroen.

Fartøj som skal ind i Alcantara Dok for at laste Props, er ikke tvunget til at benytte Slæbedampere, men i Fald Slæbedamper benyttes, maa den fulde Slæbeaadtarif betales, men paa det ekstratillæg til denne Tarif gives 99 pCt. Rabat. Paa Tariffen for Aabning af Dokbroen gives ogsaa 99 pCt. Rabat.

Alle andre Skibe til Alcantara Dok maa betale fulde Takster og ogsaa tvunget til at benytte Slæbedampere.

Det maa derfor anbefales, at Rederne som hidtil bor insistere paa at ekstra Udgifter for Losning eller Lastning i Alcantara Dok skal være for Charterers account.

### Suez Kanalens Transitafgifter

Vor Gesandt i Paris indberetter til Udenrigsministeriet, at Suez Kanal Selskabet har meddelt Legationen, at Selskabets Bestyrelse har besluttet midlertidig at forlænge indtil 31. December 1933 den Nedsættelse af Transitafgiften gennem Suez Kanalen, som har været gældende fra 15. November 1931 til 31. December 1932, og som for Lasteskibe androg 6 Fres og for ballastede Skibe 3 Fres. pr. Ton.

### Shipping Board sælger ud

Shipping Board har udsendt en Aarsberetning, hvori det hedder, at den amerikanske Regering om kort Tid vil opgave alle Skibsforretninger. Af de 2546 Skibe, som tidligere var i Shipping Boards Eje, er nu kun 96 tilbage, idet de øvrige er bleven solgt, hugget op eller oplagt. Ogsaa de sidste 96 Skibe vil Shipping Board skille sig af med til Private.

### Sovjets Skibskøb

»Hamburger Börsenhalle« meddeler, at der hidtil af Norddeutscher Lloyd er solgt syv Baaede til Sovjet. Det er Skibene »Pfalz«, »Remscheid«, »Anhalt«, »Murla«, »Amantea«, »Immo« og »Ivo«. Der har været talt om afdragsvis Betaling over 4—5 Aar, men efter hvad Bladet erfarer, drejer det sig ikke om en saa lang Periode.

### Mindre Trafik og Vareomsætning i Oslo Havn

Den økonomiske Verdenskrise med Pengeknaphed og Restriktioner, som i stærk Grad har hæmmet Vareomsætning, har sat sit Præg paa Trafikken paa Oslo Havn, hedder det i Oslo Havnekaassens Beretning for Driftsaaret 1931—32. For Skibsfartens Vedkommende har Krisen ført til Oplægninger som aldrig før. Naar Trafikken alligevel har kunnet holde sig saa godt, skyldes dette hovedsagelig den indarbejdede og til Dels udvidede Rute fart.

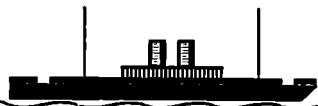
Skibsanløbene androg ialt 4.25 Millioner Netto Tons, eller omtrent som Aaret forud, men i Udenrigsfarten var der en Nedgang paa 690,000 Netto Tons. Vareomsætningen over Havnen med Udlandet er gaaet ca. 3 pCt. tilbage, hvilket væsentlig henføres til Arbejdskonflikten i Papirindustrien. Havnens Indtægter har været 3.35 Millioner Kroner, men der er et Underskud paa 110,670 Kr. Det bemærkes i den Forbindelse, at Oprævning af Isafgift og Havnepolitipenge, der hidtil har indbragt 85,000 Kr. aarlig, nu er ophævet.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. 12. 32

LONDON.....	19,20	MADRID.....	49,40
NEWYORK.....	602,50	AMSTERDAM.....	242,00
BERLIN.....	143,25	STOCKHOLM.....	105,75
PARIS.....	23,65	OSLO.....	99,10
ANTWERPEN.....	83,40	HELSINGFORS.....	8,51
ZÜRICH.....	115,80	PRAG.....	18,00
ROM.....	30,35		

## POSITIONSLISTE PR.



6. DECEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Anterpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg* afg. Korsør 3.12.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Aruba 23.11.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Randers 4.12.  
 m.s. *Africa*, Himmelsstrup, pass. Ushant 3.12. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Wilmington 28.11.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Casablanca 16.12. til Tanger.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 28.1.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Newport News 28.11. til Havana.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Canal 2.12. p. R. t. St. Thomas.  
 m.l. *Anna Mærsk*, afg. Savannah 17.11.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, pass. Leeurein 1.12. p. R. t. Australien.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger 2.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona* afg. Oslo 11.11. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Huelva 2.11.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Hongkong 3.12. til Singapore.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Danzig 28.11. til Bordeaux.  
 m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Adelaide 26.11.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. San Francisco 24.11. til Dalny.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, ank. Campana 25.11.  
 s.s. *Bergenshus*, Schmidt, afg. Bergen 5.12.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Campana 25.11.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, ank. Korsør 30.11.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Aalborg 4.12.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, afg. Las Palmas 26.11. til Bordeaux.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 24.11.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Leningrad 27.11.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Wasklot 25.11.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Buenos Aires 2.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Pedersen, afg. Progreso 20.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 4.12.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Messina forv. 9.12. til Palermo.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Frederikshavn 5.11.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Possell, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Oslo forv. 7.12. til Buenos Aires.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen forv. 13.12. til Casablanca.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Galveton 28.11.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dover 4.12. p. R. t. Australien.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Flores 2.12. p. R. t. Göteborg.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Tanger 28.11.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Kbhvn. 1.12. p. R. t. Rouen.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Tremarle 24.11.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 24.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Danzig 4.12.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 8.12.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Cardiff 5.12.  
 s.s. *Danhild*, Hirsch, afg. Leningrad 28.11. til Amsterdam.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Manilla 3.12. til Hongkong.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Aruba 3.12. til Fairly.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Sarpsborg forv. 5.12. til Boston.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 6.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 10.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 17.11. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Kajs, afg. Melilla 6.12. til Nemours.  
 s.s. *Ejfte Mærsk*, ank. Gdynia 28.11.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tunis forv. 9.12. til Neapel.

- s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Leningrad 17.11.  
 s.s. *Elic*, Clausen, ank. Boston 4.12.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Swansea 29.11.  
 s.s. *Ellensborg* pass. Carroeiro 28.11.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Oran 8.11.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Montreal. 23.11.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 29.11. til Suez.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Rouen 1.12.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Antwerpen 2.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Skagen 4.12. p. R. t. Hull.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nykøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, ank. San Francisco 24.11.  
 m.s. *Fiania*, Kragelund, pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. London.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle forv. 12.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Tanger 4.12.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 1.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenborg, afg. New York 9.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Ghent 5.12.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, ank. Sorel 22.11.

## G

- s.s. *Garonne*, Ørbeck, afg. Antwerpen 9.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Wilmington 29.11. til Tampa Fla.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Leningrad 21.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Baltimore 26.11.  
 s.s. *Gorm*, Gyhrs, afg. Grangemouth 16.11. til Boston.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Piræus 3.12.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, afg. Rotterdam 3.12.

## H

- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Immingham 3.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 10.12.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Antwerpen 28.11.  
 s.s. *Harald*, Thornung, afg. Antwerpen 2.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 12.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Cardiff 25.11.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Kbhvn. 29.11. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 6.12. til Liverpool.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 9.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Sakskøbing 29.11.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. San Juan P. R. 2.12.  
 m.s. *Indien*, Broner, pass. Papøtown 23.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rostock 1.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, afg. Stettin 2.12. til Østrand.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, afg. Montreal 29.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 4.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Hejde, afg. Aarhus forv. 5.12. til Swansea.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Dundee 28.11.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Kbhvn. 24.11.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 4.12. p. R. t. Rouen.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Willemstad 18.11.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, afg. Grenaa 30.11. til Port Said.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Preston 28.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Kbhvn. 30.11.  
 s.s. *Jolantha*, Har, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jullandia*, Andersen, ank. Seattle 24.11.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg* afg. Gibraltar 29.11.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Danzig 1.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 12.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Bergstedt, afg. Grangemouth 2.12. til U.S.A.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cumareto 19.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Horsens 2.11. til Pernoriken.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 9.12. til Aalborg.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guadalupe 30.11. p. R. I. Colombo.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Leningrad 25.11.  
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Rosario 17.11.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Quebec 30.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Råfsø 2.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Glasgow 29.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 26.11. til Kbhvn.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 6.12. til Gdynia.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 25.11.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Nykøbing F. 3.12.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 3.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Leningrad 25.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Strømnes 2.12. til Rouen.  
 m.l. *Marie Mærsk*, ank. Amsterdam 26.11.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Sfax 3.12.  
 s.s. *Maryland*, Hansen, afg. Kbhvn. 8.12. til Malmö.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Gdynia 19.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Ushant 3.12 p. R. I. Marseilles.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Valencia 25.11.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. London 4.12.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Baotum 20.11.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Shanghai 29.11.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, pass. Dover 4.12.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Riga 4.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Messina 23.11.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Jarllorp, afg. Aarhus forv. 7.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Leningrad 28.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Geraltton 1.1.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 20.11. til Buenos Aires.

## P

- m.s. *Panama*, Christensen, ank. Vejle 1.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Ortviken 3.12.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Yokohama 3.12.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Shanghai 28.11.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Kbhvn. 4.12. til Stettin.  
 s.s. *Pulaski*, Barkowski, ank. New York 5.12.

## R


- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 5.12 til Frederikshavn.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Libau 23.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Leningrad 25.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle 5.12. til Helsingør.

## S

- m.s. *Sally Mærsk*, ank. Leningrad 24.11.  
 s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Helsingør 2.12.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bermuda 3.12. p. R. I. Rotterdam.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Copenhagen 6.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk 6.12. til Havre.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**



**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.*

- s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Boston 3.12.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. San Francisco 9.11. til Shanghai.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Usant 4.12. p. R. I. Sydney.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Helsingør 5.12. til Odense.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 25.11.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Havre forv. 7.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Valencia 27.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 4.12. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Istanbul 4.12.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Kbhvn. 4.12. p. R. I. Stockholm.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Zaandam 30.11.  
 s.s. *Stadion II* afg. Gøteborg 8.12. til Odense.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 2.12. til St. Thomas.  
 m.s. *Stjerneborg* pass. Teneriffe 2.12.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Methel 3.12.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Plymouth 29.11.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 25.11. til Rotterdam.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 5.12. til Warrington.  
 s.s. *Svaava*, Bastholm, afg. Antwerpen 6.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 6.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Dakar 30.11.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. New York 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 8.12. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga forv. 8.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Tomsk*, Jakobsen, afg. Kbhvn. forv. 13.12. til Middelhavet.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Saint Poul 30.11. p. R. I. Fremantle.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Bona f. B. 1.12. til La Pallice.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 8.12.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Leixoes 3.12. til Gdynia.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 8.12. til Preston.

## V

- s.s. *Vendia* ank. Struer 6.12.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Bremen 3.12. til Derwenthough.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Valencia 24.11.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Vancouver 10.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Copenhagen 6.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Buenos Aires forv. 10.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Gdynia.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 4.12.

## Y

- s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Hansen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg* afg. Finneidet 4.12.

## POSITIONSLISTE FOR SEJL SKIBE PR. 5. DECEMBER 1932

3/m Sk. *Frein*, Christoffersen, afg. Porten Bessin 2.12.  
 4/m Sk. *Helga*, Petersen, afg. Teignmouth 3.12.

3/m Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Cadiz 1.12.

## 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: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## ÅRHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR: TLF. C. 3491 &amp; 13370

EFTER KONTORTID KALDES: S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentley's.

## Havnens DAG OG NAT

## Vand-Kompagni

(CHR. FROST &amp; P. GADE)

Billigste Pris!  
Forlang Tilbud!

Tilbyder Levering af Fersk Vand,  
(saavel Kedel- som Drikkevand)  
overalt i Havnen og paa Rheden.

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Rettsværn Assuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: KNUDSEN

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto &amp; Kalajoki-Rahja) FINLAND

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr.: Swanljunge, Brahestad  
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-  
schlüssel 1926 & Owners' & Captains' Code.

## GUSTAF SVANLJUNG

SKIBSMÆGLER · HAVARI-AGENT

WASA

Agent for Nordisk Skibsrederforening, Sveriges Segelfartygsforening, The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. SVANLJUNG

## 1/2 A. E. ERICKSON & Co, A. B. ÅBO · FINLAND

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo, Finland. • Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and  
depth of water.

AT ÅBO:

Quay . . . . . 22 ft.  
Inner road . . . . . 24 »  
Outer road . . . . . 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal . . . . . 20 ft.  
Harvaluoto . . . . . 18 »  
Attu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Strömme inner road . . . . . 16 »  
» outer road . . . . . 20 »  
Hakkala . . . . . 19 »

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. LEITH. GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 7. December 1932.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portogeldsletterne. Enkelte Numre laas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 2334. Danmark. Tolken E. Anduvningsvager genudlagt.

Den sribede Spidstønde med Ballon, *Tolken E.*, paa 54° 51' (39") N. 12° 14' (50") E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 48/2331 1932.)

### 2335. Danmark. Bornholm. Nekso Havn. Oplysning om Ledefyr.

De hvide Støtter, hvorpaa *Nekso* grønne, faste Ledefyr tidligere har været anbragt, er ombyttet med hvidmalede Gittermaster, saaledes at Flammens Højde for Bagfyrets Vedkommende nu er 12 m og for Forfyrets Vedkommende 9 m. Fyrene er synlige i Pejlinger fra S. 50° E. gennem S. og W. til N. 10° W. Iøvrigt er Fyrene uforandrede.

*Nekso* Bagfyr: 55° 03' (40") N. 15° 08' (15") E.  
(Fyr-Port. Nr. 487.)

### 2336. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Koivuluoto. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 33/824 og 33/825. Helsingfors 1932.)

I Løbet fra *Ykskivi* til *Koivuluoto* er Afmærkningen forandret, som følger:

1. Følgende Sømærker er inddraget:

a. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 38' 47" N. 24° 50' 15" E.

b. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 38' 56" N. 24° 49' 27" E.

c. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 38' 40" N. 24° 49' 20" E.

d. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 37' 23" N. 24° 48' 22" E.

2. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa 65° 38' 00" N. 24° 46' 45" E.

### 2337. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uleåborg. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 33/828. Helsingfors 1932.)

Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 03' 03" N. 25° 09' 16" E. er flyttet til 65° 02' 59" N. 25° 09' 30" E.

### 2338. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Råfsö. Kaijakari. Genopførelse af Baake udsat.

(U. f. s. Nr. 33/826. Helsingfors 1932.)

Genopførelsen af *Kaijakari* ødelagte Baake paa 61° 36' 50" N. 21° 21' 54" E. vil først finde Sted i Løbet af 1933.

(E. f. S. Nr. 43/2067 1932.)

- 2339. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Tidssignal flyttet.**  
(N. f. S. Nr. 49/4117. Berlin 1932.)  
Lystidssignalet er flyttet fra Marinebygningen i *Oksywiu* til 54° 31' 18" N. 18° 33' 06" E., ved Havneforvaltningen.  
(Kort Nr. 289.)
- 2340.. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiok. Depke Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.**  
(N. f. S. Nr. 49/4118. Berlin 1932.)  
Lys- og Fløjtetønden *Depke* paa 54° 38' 54" N. 18° 32' 18" E. er ombyttet med en Lys- og Klokketønde.  
(E. f. S. Nr. 30/1437 1932. Kort Nr. 289.)
- 2341. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde NNE. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 49/4120. Berlin 1932.)  
Vraget af et Fiskerfartøj, hvorfra en Mast rager c. 2 m over Vandet, ligger sunket i 8,5 m Vand paa 54° 15' 03" N. 12° 07' 36" E., c. 2,2 Sm fra Kysten. Nærmere Oplysninger vil fremkomme.  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2342. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Lystønde Kalveboderne N. inddraget.**  
Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. 55° 35' N. 12° 31' E. er inddraget.  
(Fyr-Fort. Nr. 315.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2343. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Sømærker forsynet med Refleksprismer.**  
1. *Nørreholm* N.-ligste hvide Stage paa 55° 30' (11") N. 10° 32' (58") E. er forsynet med et rødt Refleksprisme.  
2. *Lammeso Hage* N.-ligste røde Stage paa 55° 30' (09") N. 10° 32' (50") E. er forsynet med et hvidt Refleksprisme.  
(Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 180. Søm.-Fort., Side 36. Nr. 15 og 18.)
- 2344. Danmark. Kattegat. Hastens Grund Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
Lys- og Fløjtetønden *Hastens Grund* paa c. 56° 14' N. 11° 11' E. er inddraget for Vinterperioden.  
(Fyr-Fort. Nr. 162.)
- 2345. Danmark. Kattegat. Ebeltoft Havn. Sømærke udlagt.**  
I *Ebeltoft* Havn er udlagt en rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 11' (46") N. 10° 40' (22") E. for at vise af for Grunden ved Havnens W.-Side.  
(Kort Nr. 252. Danske Lods, Side 157. Havnelods, Side 42. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 6 a.)
- 2346. Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib. Radiostation atter i Orden.**  
Radiostationen om Bord i Fyrskibet *Læsø Rende* paa c. 57° 13' N. 10° 42' E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 48/2333 1932.)
- 2347. Danmark. Limfjorden. Kaas Bredning. Kaas Sand N. Sømærke forandret.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Kaas Sand N.*, paa 56° 38' (11") N. 8° 41' (42") E. er ombyttet med en rød Stage med 2 opadvendte Koste.  
(E. f. S. Nr. 45/2139 1932. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 458.)  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2348. **Rusland. Hvide Hav. Onega Floden Indløb. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1882. London 1932.)
1. *Pikhnemski Point* forreste Ledefyr paa c. 63° 56' N. 38° 00' E. er forandret fra at vise Lys med En-Formørkelser til at vise fast Lys. Synsvidde: 10 Sm.
  2. Det røde, faste Ledefyr og det hvide Ledefyr med En-Formørkelser ved Savmøllerne paa c. 63° 55' N. 38° 04' E. er nedlagt.
  3. Nye Ledefyr oprettet
    - a. Forfyr. Hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 3 Sm. Hvid, firkantet Tremmeværksbaake med rød Stribe. c. 63° 54' N. 38° 05' E., 0,8 Sm 232° fra *Onega Katedral*.
    - b. Bagfyr. Hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11,0 m. Synsvidde: 3 Sm. Hvid, firkantet Tremmeværksbaake med rød Stribe. 0,12 Sm 150° fra (a).
2349. **Norge. Haugesund. Karmsund. Båe.**  
(E. f. S. Nr. 14/504. Oslo 1932.)  
En Båe med 4,4 m Vand er fundet 460 m 145° fra *Garpeskjær Fyr* paa c. 59° 24,7 N. ° 15',7 E.
2350. **England. Themsen Munding. West Mouse Lystønde. Oplysning om Lystønde.**  
(N. t. M. Nr. 1910. London 1932.)  
*West Mouse Lystønde* paa c. 51° 33' N. 1° 01' E. er sort og hvid, lodret stribet.
2351. **England. Themsen Munding. West Swin. Oplysning om Tønde.**  
(N. t. M. Nr. 1910. London 1932.)  
*Tønden West Swin No. 3* paa c. 51° 34' N. 1° 03' E. er sort- og hvidternet.
2352. **England. Harwich Anduvning. Dybde over Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1886. London 1932.)  
Dybden over Vraget, der ligger sunket paa c. 51° 48' N. 1° 29' E., 5,77 Sm 70° fra *Gunfleet Fyr*, er 11,0 m og ikke som angivet i Kortene 12,8 m.
2353. **England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib. Radiofyr forandres. Rettelse til**  
E. f. S. Nr. 48/2307 1932.  
(N. t. M. Nr. 1919. London 1932.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/2307 1932 meddeles, at det deri nævnte Kalde-signal GGM skal rettes til MMH.  
*Spurn Fyrskib*: c. 53° 34' N. 0° 14' E.  
(E. f. S. Nr. 48/2307 1932.)
2354. **England. Blyth. Ledefyr forandres. Taagesignal forandres.**  
(N. t. M. Nr. 1924 London 1932.)  
Omkring den 1. Januar 1933 foretages følgende Forandringer:
1. De hvide, faste Ledefyr, hvoraf Forfyret er beliggende paa 55° 07' 27" N. 1° 29' 48" W. og Bagfyret c. 0,11 Sm 321° fra Forfyret, forandres til at vise grønt, fast Lys.
  2. Taagesignalet med Klokke ved *East Pier Fyr* paa c. 55° 07' N. 1° 29' W. erstattes med en Diafon, der giver Tre-Stød hver 30<sup>s</sup>.
- (Kort Nr. 264.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2355. **England S.-Kyst. Fowey Havn Anduvning. Cannis Rock. Baake ødelagt.**  
(N. t. M. Nr. 1888. London 1932.)  
Baaken paa *Cannis Rock* paa c. 50° 19' N. 4° 40' W. er ødelagt.

**2356. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Flatholm. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1873. London 1932.)

Et Vrag, hvorover Dybden er 5,5 m, ligger sunket paa c. 51° 22' N. 3° 09' W.,  
0,86 Sm 222½° fra *Flatholm Fyr*.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2357. Frankrig. Chenal du Four. Taagesignal forandret.**

(A. a. N. Nr. 48/2440. Paris 1932.)

Taagesignalet ved *Fyret du Four* paa c. 48° 31' N. 4° 48' W. er atter i Virksomhed. Signalet er nu Tre-Stød og To-Stød hver 1<sup>m</sup>. 15<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 28<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 23<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 36/1732 1932.)

**2358. Afrika W.-Kyst. Portugisisk Guinea. Warang Bank udvidet sig.**

(N. t. M. Nr. 1896. London 1932.)

*Warang Bank* rapporteres at have udvidet sig 3 Sm længere E. efter end angivet i Kortene. c. 11° 39' N. 16° 37' W.

**2359. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone. Freetown Anduvning. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1908. London 1932.)

1.	En Grund med	5,9 m	Vand	ligger	15,8 Sm	319°	fra	<i>Leopard Island</i> .
2.	-	6,9 m	-	-	16,75 Sm	311°	-	-
3.	-	9,6 m	-	-	18,75 Sm	297°	-	-
4.	-	8,2 m	-	-	16,75 Sm	297½°	-	-
5.	-	10,5 m	-	-	14,5 Sm	282½°	-	-
6.	-	11,9 m	-	-	15,75 Sm	251°	-	-
7.	-	12,3 m	-	-	15,75 Sm	245°	-	-

*Leopard Island*: c. 8° 39' N. 13° 14' W.**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****2360. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Merrill Shell Bank Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 47/3220. Washington 1932.)

*Merrill Shell Bank Fyr* paa 30° 14' (30") N. 89° 15' (00) W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.

**2361. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. Southwest Pass. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 47/3221. Washington 1932.)

Taagesignalet ved *Southwest Pass East Jetty Fyr* paa c. 28° 54' N. 89° 26' W. er forandret, og Signalet, der afgives med Diafon, er nu, som følger: Stød 2<sup>s</sup>, Pause 13<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 13<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 13<sup>s</sup>, Stød 5<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Stød 1<sup>s</sup>, Pause 8<sup>s</sup>.

**2362. Honduras. False Cape Fyr. Fyr lyser uregelmæssigt.**

(N. t. M. Nr. 47/3223. Washington 1932.)

*False Cape Fyr* paa 15° 12' (45") N. 83° 21' (30") W. viste den 3. November d. A. hvidt Et-Blink hver 52<sup>s</sup>, Blink 4<sup>s</sup>, Mørke 48<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.

**2363. Cuba E.-Kyst. Point Pintado SE. Grund findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 45/3106. Washington 1932.)

Grunden med c. 3 m Vand, der var rapporteret at ligge paa 20° 11' (15") N. 74° 06' (30") W., c. 1,5 Sm SE. for *Point Pintado*, er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 43/1149 1916.)

2364. **Haïti. Pointe la Pierre. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1895. London 1932.)  
*Pointe la Pierre* Fyr paa c. 19° 27' N. 72° 46' W. har nu en Synsvidde af 24 Sm. Fyret er ubevogtet.
2365. **Brasilien. Ubatuba. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1898. London 1932.)  
1. Paa *Grossa Point* er paa c. 23° 28' S. 45° 00' W., 3,41 Sm 120° fra *Ubatuba* Kirke, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 79 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidmalet Jernstøtte. Fyret er synligt i Pejlinger mellem 120° og 45°. Ubevogtet  
2. Det hvide Blinkfyr paa *Curussumirim Point*, c. 3 Sm 311° fra (1), er nedlagt.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2366. **Gibraltar Stræde. Gibraltar Anduvning. Uren Ankerplads.**  
(N. t. M. Nr. 1921. London 1932.)  
Et Skibsanker med Kæde danner en uren Ankerplads indenfor et Omraade med en Radius af 0,05 Sm og Centrum i Punktet c. 36° 08' N. 5° 23' W, 0,60 Sm 243° fra det N.-lige Fyr paa *Detached Mole*.
2367. **Frankrig. Saint-Tropez. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 47/2390. Paris 1932.)  
*Saint-Tropez* Fyr paa N.-Molen paa c. 43° 16',1 N. 6° 38',2 E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm for hvidt og 12 Sm for rødt Lys. Fyret lyser, som følger: Hvidt i Pejlinger fra 228° til 245°, iøvrigt rødt.!
2368. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Palmaiola. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 248/583. Genua 1932.)  
*Isola Palmaiola* Fyr paa c. 42° 52' N. 10° 29' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.  
(E. f. S. Nr. 43/2061 1932.)
2369. **Sicilien. Augusta. Oplysning om Ledefyrs Synsvidde.**  
(A. a. N. Nr. 242/567. Genua 1932.)  
1. *Punta Cantara* Fyr paa c. 37° 12' N. 15° 11' E. har nu en Synsvidde af 12 Sm.  
2. *Dromo* Fyr har nu en Synsvidde af 19 Sm.
2370. **Italien. Adriaterhavet. Porto di Chioggia. Taagesignal oprettet.**  
(A. a. N. Nr. 247/576. Genua 1932.)  
Paa S.-Molen i *Porto di Chioggia* er paa c. 45° 14' N. 12° 18' E. oprettet et Taagesignal med Nautofon. Signalet er 3 Stød hver 25<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 1<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>. Hørevidden er under gunstige Omstændigheder c. 6 Sm.
2371. **Italien. Adriaterhavet. Rimini. Taagesignal flyttet og atter i Virksomhed.**  
(A. a. N. Nr. 248/584. Genua 1932.)  
Taagesignalet med Klokke ved Indløbet til *Rimini* Havnekanal er flyttet ud paa Hovedet af E.-Molen paa c. 44° 05' N. 12° 35' E. Signalet er Ringning med Klokken hver 15<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 26/1258 1932.)
2372. **Jugoslavien. Adriaterhavet. Vodizze (Vodice). Oplysning om Baake.**  
(A. a. N. Nr. 246/569. Genua 1932.)  
Baaken paa Grunden *Vodizze* paa c. 43° 45' N. 15° 47' E. er malet rød og sort.
2373. **Rusland. Sorte Hav. Kap Idokopas. Oplysning om Fyrs Plads.**  
(N. t. M. Nr. 1894 London 1932.)  
Kap *Idokopas* Fyr er beliggende paa c. 44° 25' N. 38° 15' E., 11,2 Sm 137½° fra *Ghelenjik* Bugt Vekselfyr.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2374. **Indiske Ocean. Mauritius. Port Luis. Tilsanding.**  
(N. t. M. Nr. 1878 London 1932.)  
En Tilsanding har fundet Sted indenfor det uddybede Areal paa c. 20° 09' S.  
57° 30' E.
2375. **Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Navlakhi. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1899. London 1932.)  
Paa 22° 57' 36" N. 70° 26' 34" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  
3½<sup>s</sup>. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 15 Sm. Tremmøværkstaarn.
2376. **Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Grundt Vand.**  
(N. t. M. Nr. 1915. London 1932.)  
Grundt Vand med en Mindstedybde paa 7,3 m rapporteres at ligge indenfor et  
Omraade, der er begrænset af en Linie gennem nedennævnte Punkter:  
a. 7,17 Sm 208° fra *Tekra* Fyr.  
b. 5,0 Sm 196° - — —  
c. 6,25 Sm 173° - — —  
*Tekra* Fyr: c. 22° 56' N. 70° 08' E.
2377. **Malacca Stræde. Perak Floden Anduvning. Pulo Katak. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1900. London 1932.)  
*Pulo Katak* Fyr paa c. 4° 09' N. 100° 37' E. er forandret fra at vise hvidt Lys  
med Gruppe-Formærkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Fyret er ubevogtet.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2378. **Korea W.-Kyst. Haiju Bugt. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1884. London 1932.)  
1. Paa 37° 48' 30" N. 125° 43' 20" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-  
Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. En sortmalet,  
rund Betonfyrbbygning. Fyret er ubevogtet.  
2. Lystønden, der tidligere var udlagt c. 0,7 Sm 48° fra (1), er permanent inddraget.
2379. **Korea S.-Kyst. Ord Island. Skærs Plads.**  
(N. t. M. Nr. 1902. London 1932.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 44/2115 1932 meddeles, at det deri omtalte  
Skær ligger paa 34° 47' 42" N. 128° 15' 45" E., c. 0,5 Sm 290° fra den tidligere opgivne Plads.  
(E. f. S. Nr. 44/2115 1932.)
2380. **Japan. Honshu E.-Kyst. Shioya Zaki. Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1916. London 1932.)  
Ved *Shioya Zaki* Fyr paa c. 37° 00' N. 140° 59' E. er oprettet et Radiofyr. Kalde-  
signal: JLB. Bølgelængde: 290 kc/s (1034 m). Type: A 1, A 2. Signalet er Bogstaverne  
JB i 1<sup>m</sup>. hver 3<sup>m</sup>. i de sidste 10 Min. af hver Time.  
Signalet afgives ogsaa paa Anmodning, af hvilken Aarsag der holdes Vagt ved  
Bølgelængde 500 kc/s (600 m), Type A 2.  
Den almindelige Rækkevidde om Dagen er: Type A 1—250 Sm; Type A 2—150 Sm.
2381. **Japan. Kyushu E.-Kyst. Tosaki Bana. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1901. London 1932.)  
*Tosaki Bana* hvide, faste Fyr paa c. 31° 47' N. 131° 29' E. er forandret til at vise  
hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 86 m. Synsvide: 10 Sm.  
Fyret er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 2382. Danmark. Als. Sønderborg Havn. Havnereglement.

Under den 26. November d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Overholdelse af Orden m. v. i *Sønderborg Havn* (c. 54° 54',<sub>6</sub> N. 9° 47',<sub>4</sub> E.).

Sejladsen til *Sønderborg Havn* foregaar enten S. fra igennem *Slotshullet*, eller N. fra igennem *Alssund*, for hvilke Sejlløb „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 er gældende.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod Syd: En Linie fra Anlægsbroen ved Strandpromenaden foran Slottet paa *Alssiden* til den forhenværende Skanse, Parcel Nr. 507—92 paa *Sundevedsiden*.

b. Mod Nord: En Linie fra den sidste Duc d'Albe (*Odde*) paa *Alssiden* til det forhenværende *Dybbølværfts* S.-Grænse paa *Sundevedsiden*.

*Sønderborg Havn* bestaar af Nordhavnen og Sydhavnen, adskilt ved *Kong Christian X's Bro* over *Alssund*.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927, dog at der for Sejladsen gennem Broen over *Alssund* og i Nærheden af Broen gælder det af Ministeriet for offentlige Arbejder under 15. Oktober 1931 stadfæstede „Reglement for søværts Passage gennem *Kong Christian X's Bro* over *Alssund*“.

For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ med følgende Tilføjelser:

Fortøjning af Fartøjer sker kun undtagelsesvis

a. i Sydhavnen ved Fortøjningstønde Nr. 1,

b. i Nordhavnen ved Fortøjningstønde Nr. 2.

Alle Skibe, der er opankret eller fortøjet ved Fortøjningstønderne paa Havnens Omraade, skal fra Solnedgang til Solopgang føre Ankerlanterne saavel forude som agterude.

Alle Skibe, der er fortøjet a) i Sydhavnen ved Slotshjørnet og ved Kajen foran Slagteriet, b) i Nordhavnen ved Storkajen, skal fra Solnedgang til Solopgang føre en Lanterne med hvidt Lys, der er anbragt i den forreste Del af Skibet (Fokkevant eller Fokkestag) saaledes, at den lyser uhindret ud over Vandet.

Slæbetog, der passerer Havnen, maa korte Slæbetrosserne forsvarligt og iøvrigt nøje rette sig efter Lodsens Anvisning.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1933.

(Danske Lods, Side 377. Havnelods, Side 182.)

### 2383. Norge. Ålesund Radio. Oplysning om Tjenestetid.

(E. f. S. Nr. 11/505. Oslo 1932.)

*Ålesund Radio* paa 62° 28' 20" N. 6° 09' 30" E. har indtil videre kontinuerlig Tjenestetid.

(E. . S. Nr. 19/892 1932.)

### 2384. Norge. Oplysning om Radiopejlstationerne Færder og Okseøy.

(E. f. S. Nr. 11/570. Oslo 1932.)

Radiopejlstationerne *Færder* (58° 01' 36" N. 10° 31' 54" E.) og *Okseøy* (58° 04' 05" N. 8° 03' 35" E.) er rejusteret den 11. og 12. Oktober d. A.

Fra 1. December 1932 vil *Færder* Radiopejlstation almindeligvis benytte Bølgelængden 800 m for Udførelsen af Pejlinger. Paa Anmodning kan dog ogsaa faas Pejling paa 600 m.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
BogsNr.

England:

- T Supplement No. 1 to Arctic Pilot, Vol. III.  
R 1513 Greece. — Athens to the Isthmus of Corinth.  
R 3512 West Indies. — Bahia Honda.  
R 16 Japan. — Kobe and Osaka.  
R 1204 West Indies. — Belize to Cabo Catoche.

- R 2290 England. — Exmouth harbour.  
 R 2339 The North Sea.  
 † 912 Anchorages in islands off the north-west part of New Guinea.  
 † 2772 Anchorages in Gillolo (Halmahera).  
 † 1828 England. — The Downs.  
 N 2786 Eastern Archipelago. — Plans on the coast of Halmahera and vicinity. — Approaches to Ternate, including Dodinga bay. — Southern approach to Sambaki strait. — South Loloda islands. Ngofakiaha road. — Labuha road. — Ternate road. — Channel between Kayoa and Luluin islands. — Laiwui and adjacent channel. — North Loloda islands.  
 N 2787 Plans on the coast of Halmahera and vicinity. — Kau bay. — Buli bay. — Bobane bay. — Rao strait and Wayabula road. — Galela road. — Berri Berri anchorage. — Tg. Wayabula to Tg. Gila. — Tobelo road. — Weda road. — Foya road. — Kokka bay. — Mesa road.  
 N 2788 Halmahera and the adjacent islands.  
 N 1828 England, South-East Coast. — The Downs.

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

2385. Danmark. Farvandet N. for Rødsand. Sejlløbet til Nysted. Afmærkning forandret.

Den røde Stage med Ris paa  $54^{\circ} 39' (23'')$  N.  $11^{\circ} 43' (59'')$  E., ud for N.-Siden af Indløbet til *Nysted Kalkværks Ladebro*, er ombyttet med en rød- og hvidstribet Stage med 1 Ris over 1 Halmvisk.

(E. f. S. Nr. 46/2168, Pkt. 5, 1932. Kort Nr. 240. Danske Lods, Side 406. Havnelods, Side 143. Søm.-Fort. Side 58, Nr. 17.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2386. Danmark. Kattegat. Yderflak. Stage bortdrevet.

Den sorte Stage paa c.  $56^{\circ} 04'_{,2}$  N.  $11^{\circ} 01'_{,3}$  E., c. 50 m NW. for den stribede Spidstønde med Ballon, *Yderflak*, er bortdrevet. Den vil snarest blive genudlagt.



## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

- 1981  
44/2358 *Sverige. Alandshavet. Understen Fyr. Midlertidigt Radiofyr oprettet.*  
44/2360 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Undervandshindring.*
- 1982  
2/64 *Tyskland. Kieler-Fjord. Advarsel.*  
5/186 *Letland. Ovisi Fyr W. Vrag „Livonia“.*  
6/230 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fiskerihavnen (Sydbassinet). Sænkkestes udlagt. Midlertidig Afmærkning.*  
10/414 *Danmark. Bornholm. Rønne. Sydhavnen. Havnearbejder paabegyndt. Advarsel.*  
23/1111 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tallörn. Vrag afmærket.*  
29/1424 *Danmark. Møen S.-Kyst. Klinholm Havn. Tilsanding.*  
37/1747 } *Finske Bugt. Revalstein Fyrskib N. Bjergningsarbejder. Advarsel.*  
38/1800 }  
37/1786 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
46/2179 *Estland. Finske Bugt. Nekmangrund Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
47/2232 *Sverige. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrs Tænding under Vinterperioden.*  
48/2296 *Danzigomraadet. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*  
49/2341 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde NNE. Vrag.*

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1980  
38/1883 *Danmark. Kjøge-Bugt. Strøby Singelsværk E.-lige Tovbane. Rester af Brohoved og Mellempiller. Advarsel.*
- 1981  
35/1943 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykjøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.*
- 1982  
1/7 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/8 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.*  
1/9 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pol Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.*  
37/1787 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*  
44/2076 *Danmark. Sundet. Radiofyr. Nyordning finder Sted.*  
44/2077 *Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib ombyttes. Taagesignal forandres. Radiofyr oprettes.*  
47/2241 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*
- 1980  
2/77 Pkt. 3. *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Kystværn. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 1931  
5/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Afmærkning af Bropiller til Bro under Bygning.*  
26/1486 *Danmark. Limfjorden. Odde-Sund. Ramning af Pæle. Midlertidig Fyrbelysning.*
- 1982  
1/10 } *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
27/1318 }  
10/438 *Danmark. Kattegat. Aaaa Havn. Dybde aftaget.*

- 13/591 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.  
 14/598 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn.* Ny Havnemole bygges.  
 15/640 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW.* Vrag.  
 23/1091 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre.* Oprensning af Løb. Gravemærker.  
 41/1936 *Danmark. Kattegat. Hals Barre.* Radiofyr oprettes.  
 41/1937 *Danmark. Kattegat. Herthas Flak E.* Vrag.  
 46/2224 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas.* Fyrbelysning forandres.  
 47/2246 *Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal.* Vandstand.  
 48/2301 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Oplysning om Dybde. Afmærkning midlertidig i Uorden.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1931  
 46/2473 *Belgien. Wandelaar Fyrskib SE.* Vrag afmærket.  
 1932  
 2/70 *Nordsøen.* Advarsel mod at trawle indenfor bestemte Omraader.  
 10/446 *England. Humber. Grundt Vand.*  
 13/565 *England. Themsen Munding. Knob Channel.* Lystønder udlægges til Forsøg.  
 18/797 *England. Themsen Munding. North Foreland NE.* Vrag.  
 22/1048 *Belgien. Wielingen.* Vrag afmærket.  
 28/1336 *England. Orfordness.* Udskadeliggørelse af Vrag. Vragfyrskib.  
 35/1694 *England. South Scroby Tønde* ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 35/1695 *England. Smith's Knoll Klokketønde* ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
 37/1762 *Holland. Wester Schelde. Wielingen N.* Vrag.  
 48/2306 *England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib* ombyttes midlertidig med Reserveforslib.  
 48/2307 } *England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib.* Radiofyr forandres. Oplysning om Under-  
 49/2353 } vandstangesignal.  
 49/2354 *England. Blyth.* Ledefyr forandres. Taagesignal forandres.

#### Island og Færøerne.

- 1931  
 31/1744 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Vestmans Yderhavn.* Vrag afmærket. Advarsel.  
 47/2524 *Island N.-Kyst. Hleinartangi Fyr* midlertidig slukket.  
 1932  
 46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjördr.* Dybde aftaget. Advarsel.

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1931  
 8/412 *England.* Pludselig paaskrævet Forbindelse mellem Handelskibe og *britiske* Luftfartøjer i Nød.  
 1932  
 1/19 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/20 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i *danske* Farvande.  
 1/21 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.  
 1/22 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 1/23 *Danmark.* Signaler fra Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/25 *Island. Islandske Fyr.* Advarsel.  
 2/77 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.  
 16/715 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.  
 45/2164 *Storbritannien.* Rorkommando forandres.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

BUNKER-CONTRACTORS

FOR

UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKRIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, LONDON.  
LONDON\* LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} Lambrose
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . .	
West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	} Lamberte
HULL, Prudential Buildings . . . . .	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	
Immingham, Dock Offices . . . . .	} Lambrose

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by

**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Tel.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPØRØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

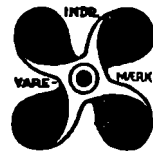
» 2. » » » » 1000 » »

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmald"  
 Amaliegade 38



## BRUG Holzapfel- Bundfarver DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## O/Y WAHLROOS BROTHERS LTD.

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Råfsö, Mäntyluo, Brändöhamn  
 Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C  
 5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensatchlüssel

Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

## WAHLROOS & CO., O.Y.

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Råfsö, Mäntyluo, Brändöhamn, Björneborg

Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Råfsö

Telegram Adresse: Wahlroos, Råfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C.

5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensatchlüssel.

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 og The Finnish Shipbrokers Association.

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr.: »Cadenius Kotka»

## LENNART BACKMAN

(tidl. Georg Bucht) Etabl. af Waldemar Schauman 1882

WASA

Dampskibs- &amp; Sejlskibs-Mægler · Bunkerkul.

Medlemmer af the Baltic and International Maritime Conference,

København. Agent for Nordisk Skibsrederforening, Oslo.

Agent for Danske Sejlskibsrederers Protection Club, Svendborg.

Tel.-Adr. LENNART, WASA

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER: **ALLE CODER**

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
 Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
 Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 CENTRAL EMPLOYERS ASSOCIATION OF FINLAND

Repræsenteret ved: Maritime Agency Ltd., København.

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af: The Baltic and International Maritime Conference &  
 The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Telephone: 356.

Telegrams: Prompt, Kotka.

Codes: All Shipping Codes.

## O.Y. STEVEDORING ADOLF LAHTI & CO., LTD.

KOTKA, Finland  
 Independent Stevedores



Members of The Association of Finnish Stevedores.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 51

FREDAG 16. DECEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbande  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Ballic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

VOR ØKONOMI-  
SKE FREMTID

Af de Forhandlinger, som Danmark i Øjeblikket fører med England, afhænger meget, og til Trods for de mange skønne Ord, der udveksles mellem de to Landes Delegationsledere, synes Forhandlingerne ikke at glide saa lindt, som man havde ventet herhjemme, hvor man, uvist af hvilken Grund, haardnakket tror paa, at et særligt Forsyn vaager over Danmarks økonomiske Interesser og specielt i Forbindelse med vor Samhandel med England. Kendsgerningerne taler imod denne lyse Aser-Tro. England indledede da ogsaa sine Efter-Ottawa-Dispositioner med en Forhandling med samtlige de evropæiske Lande, hvorfra det importerer Landbrugsprodukter. Ved den »frivillige« Indskrænkning af Bacon-Eksporten til England, blev Danmarks foreløbige Eksport-Kvoté beregnet paa Grundlag af en Eksport-Periode, der ingenlunde favoriserede Danmark, maaske tværtimod. England ønskede straks at understrege, at inlet af de landbrugs-eksporterende Lande vilde blive forfordelt, og enhver anden Politik vil ogsaa være fatal for Industrilandet England, der ikke har Raad til at lukke sig ude fra Eksport-Muligheder til noget Land.

Vor Delegation blev mødt med Meddelelsen om, at den opnaaede Bacon-Kvoté ved det midlertidige Arrangements Udløb medio Januar vilde blive yderligere nedsat, vistnok med 5 Procent. Og denne Nedsættelse vil ikke blive den endelige. Alt tyder i alt Fald paa, at England med Fynd og Klem vil søge at genoplive sit eget Landbrug. England har den bedst mulige Jord, det har næsten 3 Millioner arbejdsløse og de fornødne Midler til at anbringe disse Mennesker paa Jorden. I Ly af de eksisterende engelske Toldmure (og der kommer antagelig ogsaa Bacon-Told) vil England uden Vanskelighed være i Stand til at oparbejde sin egen Landbrugs-Industri og gøre sig selv mere eller mindre uafhængig af andre Landes Landbrugs-Eksport. Landbrug, det mest primitive og naturlige Erhverv, er jo ikke nogen Heksekunst. Ethvert arbejdsomt Menneske kan oplæres og dygtiggøres heri, og der er i og for sig noget unaturligt i, at ikke ethvert Land selvforsyner sig med Smør, Æg og Bacon — vi herhjemme vilde vist føle det i høj Grad unaturligt at have canadisk Smør eller finske Æg paa vort Bord! For andre Lande kan det ikke være mere naturligt, og det er Danmarks store Tragedie, at Landbrugsvarer er blevet Landets bærende Eksportindustri, og at inlet nævneværdigt er udrettet tidligere for at gøre os mindre afhængigt af et enkelt Lands Forgødtbefindende. For selv om det ikke passer os at indrømme det, er vor Økonomi fuldstændig prisgivet engelske Luner. I alt Fald i Øjeblikket. Og nye Markeder stemples ikke op af Jorden paa en Studs, men de maa oparbejdes, og det er i høj Grad prisværdigt, at vor Udenrigsminister, i Stedet for at øge den danske Fylking i Haag, benyttede Lejligheden til at rejse hjem fra London over Paris og forhandle med de franske Myndigheder om nye Lempelser for vore Landbrugsprodukter.

Hvis England gennemfører sine Kul-Krav overfor

Danmark og opnaar Leverancen af for Eks. 80 pCt. af Danmarks Kulforbrug som Vederlag for, at vor Landbrugseksport barberes ned og toldbeskattes yderligere, maa det industrielle Danmark indstille sig paa en Stigning i Kulpriserne paa ca. 25 pCt. England har længe arbejdet paa at faa Tyskland og Polen til at gaa med til en 4 shilling per Ton Stigning af Kulpriserne, og de to sidstnævnte Lande vil enes om at benytte en eventuelt dansk-engelsk Kul-Kvota til at faa saa stor Fortjeneste som mulig paa de tiloversblevne 20 pCt. Kul-Leveringer. Paa denne Maade vil den danske Brændselskonto blive fordyret mange Millioner Kroner.

Vor økonomiske Fremtid tegner ikke lovende. De trange Kaar, som Danmarks Skibsfart deler med den øvrige Verdens, mærkes ogsaa pinligt af beslægtede Industrier og en Masse andre Virksomheder, der trives, naar det gaar Skibsfarten godt, og sygner hen, naar Skibsfarten er i Nød. En Likviditetskriser som Burmeister & Wain's er symptomatisk for denne Tingenes Tilstand. I de kommende Maaneder vil vi blive Vidne til lignende Kriser for andre Virksomheders Vedkommende, og Likviditetskriserne vil blive afløst af andre og værre Kriser, hvis Verdenshandelen ikke meget snart retter sig, og Skibsfarten og de af den afhængige Virksomheder igen faar mere at bestille. Vi maa haabe paa, at Miraklernes Tid ikke er forbi. For megen Udsigt til Bedring er der ikke. De sidste Dages Begivenheder med Hensyn til Evropas Afvikling af Krigsgælden (hovedsagelig Efter-Krigsgælden) til Amerika har i alt Fald delvis krøblet de nordatlantiske Fragtmarkeder. Og den gensidige Tillid og Kreditydelse har næppe vundet meget ved, at et Land som Belgien, hvis Gæld til Amerika udelukkende er Efter-Krigsgæld, de pointe en blanc nægter at betale Amerika. En saadan Holdning er Opløsning, Begyndelsen til Enden. I alt Fald ikke lovende for det hurtige Opsving i Handelsomsætningen, som alene kan redde vor nuværende Produktions- og Afsælnings-System fra Undergang.

Ved det internationale Handelskammers Møde i Paris udtalte dette Kammers Formand nogle national-økonomiske Selvfølgeligheder, bl. a. at Rekonstruktionen af Verdenshandelen var betinget af Fjernelsen af Toldskrænker og andre Metoder til Importindskrænkning. Den danske Presse har jublet over disse Udtalelser og teet sig som om Danmark var et Frihandelsland. Fordi man gentager i det uendelige en Usandhed, bliver den ikke nogen Sandhed. Og Sandheden er dog den, at Danmark ikke er noget Frihandelsland. Alt, eller næsten alt, Danmark importerer toldfordyres eller toldbeskattes. Vore direkte Statskatter er ikke saa faa Millioner Kroner mindre end vore Toldskatter. Vore Toldsatser er endda i mange Tilfælde umaadeligt høje, men det er vanskeligt at opstille en Sammenligning med andre Landes, fordi vi i højere og højere Grad benytter Vægttold i Stedet for Værditold. Under alle Omstændigheder har Danmark ikke Ret til at stille sig i Positur overfor noget Land i Verden — vi hør i alt Fald først feje for vor egen Dør!

#### RUSSISKE SKIBSBYGNINGS- PLANER

Før Krigen byggede Rusland bogstavelig talt ikke Handelskibe. De russiske Skibsbyggere manglede derfor Erfaring paa dette Omraade, da de for nogle Aar siden blev stillet overfor dette Problem. De første Resultater var næppe overdaadigt gode; Brudet mellem Sovjet Regeringen og Lloyd's Register's surveyors stod sikkert i Forbindelse med de russiske Skibsbyggers Afvigelser fra de Minimumskrav, som Lloyd's stillede for Opnaelse af »Klasse«. Man har ogsaa hørt ejendommelige Rygter om disse Skibes Evne til at trække Vand, Ulyst til at følge Ror og anden Uafhængigheds-trang. Og selv om disse Rygter, som de fleste Sovjet-Rygter, har været stærkt overdrevne, saa har der jo nok været noget om dem.

Nu skal efter Eksperters Mening den russiske Skibsbygning være upaaklagelig, og den russiske Flaade er blevet forøget med mange selvbyggede Skibe. Og nu skal bygges den første russisk-byggede *Liner*. De russiske Blade er meget stolt af denne Idé; det nye Skib skal bygges til at løbe 20 Knob, og vil blive benyttet paa Odessa-Batum Ruten.

Alt i alt har Sovjet nu selv bygget 222,000 Tons til deres Handelsmarine. Men mere Skibsbygning er nødvendig, kræver de russiske Fagblade, der forøvrigt bringer store Avertissementer paa Russisk fra vor eget Burmeister & Wain Værft. Og Bladene er ikke tilbageholdende i deres Kritik af de Værfter, der ikke har leveret tilstrækkelig meget og tilstrækkelig godt Arbejde. Kun et af Værfterne — det kæmpemæssige Østersø-Værft — bliver rost: det har leveret op til alle Krav og Forventninger; dets Produktion er 100,3 pCt. af hele 1932 Programmet i Aarets første 9 Maaneder. Dets gode Resultat bruges til at piske Nikolajeff-Værftet op til Daad; dette Værft har kun præsteret 79 pCt. af dets Forpligtelser.

Det var Meningen, at samtlige Værfter skulde producere i 1932 ikke mindre end 19 Skibe svarende til 103,000 Tons. Deraf er hidtil kun de 6 repræsenterende 20,000 Tons afleveret. Med andre Ord Værfterne er 13 Skibe bagud. Kommissariatet, der har Ansvar for denne Forsømmelse, spares ikke i Bladenes Udtalelser. Og det drages specielt til Ansvar for, at en Række store Skibe ikke kan blive gjort færdig, fordi der ikke i Tide er sørget for visse Udrustnings-Detailler. I to ellers færdige Dieselskibe mangler saaledes paa tredje Maaned de nødvendige Lossegrejer.

»Men,« tilføjer et af Bladene, »det er ikke Mangel paa Maskineri alene, der gør sig gældende. Maskinværksteder og Værfter arbejder paa utilfredsstillende Maade. Der er ingen Plan i selve Værftsarbejdet, og Arbejdet besværliggøres ogsaa ved Arbejdernes Forsvindingsnumre.«

Ogsaa selve Handelsflaadens Administration — Sovtorgflot — faar sine Hib. Der skiftes Mening for lit, der gives modsigende Ordre, mens Skibene er under Bygning, hvorved Aflevering selvfølgelig forsinkes.

De russiske Blade vrider deres Hænder over disse Forsømmeligheder, fordi det først og fremmest betyder at »Burgøjer-Landene«s Redere tjener altfor mange Penge paa Arbejder-Republiken. Men de omtaler dog ikke, at det betaler sig bedre for Sovjet Unionen at lade »Burgøjer-Rederne« tjene de Penge, end at bruge saa uhyre Summer til Bygning af Skibe — sidste Aar anvendte Unionen ikke mindre end 90 Millioner Rubler paa Bygning af Skibe, som kunde have været bygget andetsteds, for en Trediedel af det nævnte Beløb.

#### SVENDBORG HAVN OG NEDSÆTTELSE- KRAVENE

Dansk Søfarts Tidende omtalte sidste Uge det lille Opgør, som Handelsstandens Mænd i Svendborg havde haft med Havneudvalget. Ved denne Lejlighed stod Havneudvalgets Formand, Borgmester Lacoppidan Petersen sig helt godt — han blev ikke modsagt paa særdeles væsentlige Punkter.

Borgmesteren maa imidlertid ikke drage den Konklusion, at Skibsfarten er tilfreds med Forholdene i Svendborg Havn, fordi den ikke har klaget over nogle den uvedkommende Afgifter. Men Skibsfarten er skam alt andet end tilfreds med Havnens Losseafgifter; heller ikke med Ekspeditionen. De første er altfor høje, højere end i andre Provinshavne; den sidste er altfor langsommelig — Lossemetoderne i Svendborg Havn er yderst antikverede, trænger alle til Modernisering med Undtagelse af Kulkran-Løsningen.

Det lille Ordskifte i Handelsforeningen mellem Borgmester og de Svendborg-Købmænd var altfor ensidigt; ingen tog sig af Skibsfartens berettigede Krav paa bedre Vilkaar.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### HVORFOR IKKE EN TRAMP TRADE KONFERENCE?

Ivore »Weekly Reviews«, som udsender sammen med Ivore »Freight Circular«, har vi ved et Par Lejligheder i grove Træk skitseret en Plan, der umiddelbart synes at have større Chancer for at blive gennemført end de andre af lignende Art, som hidtil er blevet bragt til Offentlighedens Kundskab. Grundlaget ligner det, der allerede findes i de forskellige eksisterende Conferencerater, hvilke vi nu har taget til Mønster. De Rederier, der besøger de paagældende Ruter, kommer, som alle ved, sammen paa et Møde og fastsætter ved disse Møder visse Minimumsfragtsatser for de forskellige Godskategorier, og det er snarere en Undtagelse end Reglen, at man bryder disse Aftaler. De stipulerede Fragtsatser fastsættes under Hensyntagen til de øjeblikkelige gældende Forhold paa Fragtmarkedet, til Efterspørgslen efter den paagældende og til den paagældende Vares Evne til at bære den Fragtsats, hvorom det drejer sig. For det andet maa der ogsaa tages Hensyn til den lige saa vigtige Kendsgerning, at ethvert Forsøg paa at opnaa en højere Fragt, end hvad der er rimeligt, vil bare resultere i en Konkurrence fra »outsiders« og følgelig tilvejebringe de beklagelige Forhold, som Konferencen netop var dannet for at undgaa.

Naar man tager ovennævnte Synspunkter i Betragtning, kan vi ikke indse, hvorfor et lignende Arrangement ikke kan træffes mellem de forskellige Trampredere Verden over, idet de som deres normale Mellemmand anvender — ligesom det i Øjeblikket er Tilfældet — Skibsmæglerne ved Baltic Exchange i London for gennem disse at faa gode Oplysninger om Tilstandene paa Fragtmarkedet og alt hvad ellers vilde komme til at vedrøre de Minimumssatser, man skulde blive enig om. Det vilde være umuligt for nogen enkelt Mand eller noget enkelt Firma at bestemme, hvor høje disse Minimumsfragtsatser skulde være, men en eller anden Sammenslutning, og her vilde vi foreslaa »The Institute of Chartered Shipbrokers« som værende den mest passende, kunde ordne denne Side af Sagen i Løbet af meget kort Tid. Derefter vil kun Redernes Loyalitet overfor Mæglerne og disses Loyalitet overfor Planen behøves for at faa de »Katastrofer« til at ophøre, som periodisk har omstyrtet det Verdensfragtmarked, der foresandtes i de paagældende Perioder.

Det er ikke eet eneste Øjeblik vor Hensigt, at der skal fastsættes Fragtsatser, der staar i fuldstændig Misforhold til de nugældende Tilstande paa Fragtmarkedet, men vi vil bare fastslaa, at det ikke forekommer os at ligge udenfor Mulighedernes Grænse at enes om et eller andet klip-

pefast Grundlag for Minimumssatserne, under hvilket Rederne ikke maa gaa.

Hvis vi nu maa være saa dristige at give et Eksempel, vilde vi sige, at Australien, naar Sæsonen var paa sit højeste, vilde kunne taale en Fragtrate af 27/6 fra Vestaustralien og 30/- fra Sydaustralien. De nævnte Fragtrater er ingenlunde flotte, men ligger indenfor hvad et Skib af moderne Type med Rimelighed kan forlange.

Det andet Punkt i Planen, der er ganske Mage til det Exempel vi gav ved Ruterederiernes Konferencer ovenfor, bygger paa Nødvendigheden af ikke at sætte Minimumssatserne saa højt, at en hel Mængde forældet Tonnage, der var blevet lagt op, pludselig blev sat i Drift og blev konkurrencedygtigt, men at stabilisere Raterne paa en saadan Basis, at man i det mindste satte den nuværende Konkurrence paa Kniven, som man har indladt sig paa før at sikre sig en særlig Art Ladning, en Politik, der uvægerligt resulterer i, at hele Basisen for den paagældende Vares Fragtmarked derved komplet ødelægges i ugevis derefter.

Endelig er vi overbevist om at kunne avle nogen Sympati hos Forhandleren af den paagældende Vare, hvis han i det mindste vidste, naar Bunden af Fragtmarkedet var naaet — et Tal, hvis Udseende han under de nuværende Forhold er ganske ude af Stand til at forudsige.

Der behøves ikke noget indviklet Maskineri for at bringe denne Plan til Udførelse, ej heller kræver den nogen Ofre hos de enkelte Redere ved, at de skal lægge mere Tonnage op, men betyder simpelthen, at den Tonnage, man kan faa i Dag, vil kunne opnaa en rimelig Fragtrate.

pr./pro Galbraith, Perbrote and Co., Ltd.,  
J. Gibson Graham,  
Managing Director.

### ERHVERVENES SAMARBEJDE

Men naar vi gør os klart, at vi først og fremmest maa stole paa os selv og søge at udnytte alle for Haanden værende Muligheder for at arbejde os gennem Krisen, melder sig straks Spørgsmaalet om Veje og Midler. Det er jo ikke længere alene Landbruget, der er kriseram. Alle Erhverv vaander sig i Øjeblikket under Krisens Tryk, og vi mindes dagligt om, at vi alle — indenfor alle Erhverv og indenfor alle Befolkningsklasser — for at bruge et forslidt Udtryk, er i den samme Baad. Men dermed er det ogsaa sagt, at Forholdene i høj Grad opfordrer til Samarbejde, først og fremmest til Samarbejde mellem de forskellige Faktorer indenfor dansk Erhvervsliv.

Dagbladet »Børsen«.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 13. Dec. 1932.

Paa denne Tid af Aaret indtræder som oftest en vis Afslappelse af hele Fragtmarkedet, og i Aar maa de ekstraordinære politiske Begivenheder rundt omkring i Verden tages med blandt de Forhold, som sætter Præg paa den internationale Vareudveksling og Forretning i al Almindelighed.

De store Markeder, og da i første Række Kornmarkederne, har været noget mindre aktive i den forløbne Uge; Raterne er heldigvis ikke af den Grund blevet beskaaret og fra Pacific, saa vel som Australien, kan der endog noteres en Fremgang, vistnok kun ca. 6d. pr. Tons, men dog Fremgang. Til La Plata Markedet stilles store Forhaabninger; den øjeblikkelige Stilstand i Forretningerne behøver ikke at betyde noget særligt, og kun utilbørlige Tilbud af Ballasttonnage kan forrykke Stillingen.

De nordamerikanske Markeder har ikke meget at byde paa og det har vel for en Del sin Aarsag i Forvirringen paa det finansielle Firmament. I Trælast gøres kun ganske lidt, og de seneste Afslutninger staar fuldt paa Højde med hele Sæsonens Forretning, hvad Daarlighed angaar. Kulmarkederne er hverken værre eller bedre, men der har været Tilløb til Forbedringer, og Udsigterne tegner noget lysere.

### TRÆLASTMARKEDET

Raterne er helt uforandrede for prompt Lastning med minimal Efterspørgsel. Per f.o.w. udbydes en

Del Ladninger og Kontrakter: D.B.B., Props saa vel som Træmasse, men da Befragternes Idé om Raterne ikke er højere end hvad der er betalt i Aar, faar disse Tilbud forhaabentlig Lov til at cirkulære længe. Nogle enkelte Afslutninger kan vel ikke undgaa, men jo mindre der gøres paa Forhaand, desto bedre.

### LENINGRAD

har endnu noget at byde paa, baade Træ og Korn. I Forhold til tidligere Aar er det dog ikke meget, og Raterne mangler meget i at være »attractive«.

### KUL, KOKS etc.

Der er færre Ordre paa Grund af Stem- og Valuta Besværligheder, men Markedet holdes oppe og i flere Tilfælde er der betalt »improved rates«. Slutninger: Sunderland/København 3,200 T. 4/3, 1,200 T. 5/9d.; E.C./Korsør 1,900 T. 5/9, Holbæk 1,500 T. 6/3; Immingham/Halden 2,500 T. 5/-, Immingham/Aalborg 25/3,000 T. noteres til 4/3, Leith/Aalborg 2,000 T. 4/9d. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.; Goolc/København 1,650 T. Koks 7/-, Tyne/København 15/1,800 T. Koks 7/-. Fra Danzig til Nord-Frankrig og Irland samt Rotterdam/Irland offeres en hel Del Laster til de snart stereotype Rater.

### MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Kulmarked har været forholdsvist livligt i den sidste Tid, med faste Rater, og saa snart Julen er overstaaet, forventes en forøget Aktivitet og bedre Rater. Smaa Baade, 2/3,400 T., Swansea/V. Ita-

lien har faaet 7/- 7/3; Cardiff/V. Italien 45/6,500 T. 6/3 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Port Said 5/9d., Venedig 7/3d., Messina 6/6d., Øerne 7/-, Barcelona 8/6d., og gennemgaaende noteres lignende Cifre for Lastning paa Østkysten. Donau/Kontinentet ses sidst gjort til 14/9; fra Kysten rapporteres mange Afslutninger paa Basis af 10/9 A/R, 11/- A/H, 13/9 Norden, Decb./Jan. og Febr., og der bliver Anvendelse for megen Tonnage endnu. Sortehavel/Kontinentet betaler 10/3d. 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Alexandria/Hull ca. 10/-, Sfax/Birkenhead 3,700 T. 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Sfax/Hull 2/3,000 T. 8/6d. 9/-, Bona/Amsterdam 8/6d. For Frugt, Jordnødder, Sall, Esparto, Oliekager o. s. v. noteres uforandrede Rater.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Der udbydes en Del Kul- og Kokslaster fra U.K. og Kontinentet til Staterne/St. John's, St. John, Halifax og Vestindien. Raterne burde være flere Shilling højere, især for Kont. Lastning, men der lader til at være Tonnage nok, som vil friste Skæbner i de amerikanske Farvande. Kainit Elben/Wilmington \$2.40 og Antwerpen/Baltimore \$2.35. Korn Albany/Grækenland sluttes til 11/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c., Boston/Grækenland 11c., Range/Rio ca. 11/6d. Sukker Cuba/U.K. Kont. 6,500 T. Dec. 15/3d. 3,000 T. 15/6d., og per Jan. indikeres 14/6d. 14/9d., 6/7,500 T. Oliekager Gulfen/Danmark, Januar, offeres til \$3.50/3.60, 4,400 T., Salpeter Hopewell/N. Spanien \$2.15, 2,000 T.

Vancouver/U.K. Kont. har betalt 23/- Jan./Febr., 23/6d. Jan., 28/- og 28/6d. Grækenland.

#### SYDAMERIKA

Den Passivitet, som har været fremherskende i det hjemgaaende Marked i den forløbne Uge, har for en stor Del sin Aarsag i Redernes Tilbageholdenhed overfor de tilbudte Rater. De faa Baade, som endnu kan give December Annullering, maa være værdifulde, og der er ingen Grund til at gaa ned i Raten for Januar Positioner. Nu opad Jul vil der maaske blive en Pause i Befragtingerne, men Sandsynligheden taler for, at det bliver saa meget livligere efter Nytaar.

Chile søger stor Januar Tonnage til Bordeaux/Dunkirk range, 22/6d.

#### ØSTEN

Australien er noget bedre for tidlige Baade og fast for Jan.-Febr. Fra Vestlandet betales 27/- 27/6d., Sydlandet 28/6d. 29/6d., Sydney 26/- (bulk). Sydney/Shanghai 13/-, Victoria/Shanghai 16/3. Bønner Vladivostock/R-Hb, 1,000 T. parcel, opnaaede 36/6 per Dec.; Dalny 7/8,000 T. Januar/Febr. 28/3d. 28/6d., 7,500 T. Jan. 30/-. Birma/Kont. 9,000 T. 26/-, small 26/3d., Birna/Holland 25/- 25/6d., Madras/Middelhavel rapporteres til 29/-. Durban/U.K. Kont. indikerer 15/-, St. John 17/6d., Vancouver 17/6d.

#### TIMECHARTER

Vestindien: 3,950 T. (Lev. St. John) 50c. 3,300 T. 80c. 2,500 T. 85c.

Tank. Endnu flere Baade er taget ud af Oplægning og sluttet for enkelte Rejser. Raterne viser endnu ingen Frengang, men »Tankskibsgruppen« vil forhaabentlig kunne gennemdrive sejlbare Rater for alle.

#### Sovjets Skibsbygnings-Ordre.

Som Svar paa en Forespørgsel i Underhusets Møde i Dag, om han vidste, at Sovjetregeringen for Tiden placerer store Skibsbygningsordrer, og at den danske, tyske, italienske og hollandske Regering aabnede Krediter paa 2 og 3 Aar for den russiske Regering, udtalte Ministeren for den oversøiske Handel, Colville, at han var vel vidende om, at visse fremmede Regeringer hjalp deres Skibsbygningsindustri til at sikre sig Ordre fra Sovjetregeringen ved at give lange Krediter, men at han ikke besad Oplysninger om de Ordre, som Forespørgslen drejede sig om.



#### Ændringen i Finlands Isafgift

Kammerherre F. Lerche, Danmarks Gesandt i Helsingfors, henleder i en Indberetning til Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa en Forordning af 30. f. M., indeholdende nærmere Bestemmelser om Erlæggelse af Isafgift. Ved den nye Forordning ændres, som det vil ses, § 3 i den med ovenciterede Indberetning fremsendte Forordning af 31. Oktober 1930, og det bestemmes, at Isafgift erlægges for hvert fulde Register-ton af Fartøjets Nettodrægtighed efter følgende Bestemmelser:

- 1) For Fartøjer, som er forstærkede for Gang i Is og er forsynet med Radiotelefon eller Telegraf, med 50 penni, 1 Mk. eller 1½ Mk., beroende af Fartøjets Skrogforstærkning og Maskinstyrke.
- 2) For Fartøjer, som med Hensyn til Skroget opfylder Minimalforordningerne for Vintertrafik med 2 Mk., saafremt de er forsynede med Radioanlæg, ellers med 3 Mk.
- 3) For øvrige Fartøjer med 4 Mk.

#### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1932

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige .....	85,573 Tons
Danmark .....	80,967 »
Frankrig .....	61,703 »
Italien .....	39,205 »
Norge .....	27,136 »
Finland .....	11,363 »
Irland .....	7,905 »
Island .....	4,151 »
Belgien .....	3,850 »
Lettland .....	2,830 »
Tyskland .....	150 »
<b>324,833 Tons</b>	

#### Af den rigtige Slags

Forleden kom et sørgeligt medtaget Skib, det engelske Kulskib »Nephrite«, ind til en irsk Havn. Broen var slaaet bort af Bølgerne og Dækket vasket rent for det meste »opretstaaende«, og saa snart Skibet kom i Havn, hentede Ambulancen Skipperen og Styrmanden, der begge var haardt kvæstede. Mandskabet fortalte da om en knap 18-aarig Skibsdrengs Mod og Udholdenhed. Denne Dreng, der var den eneste foruden Skipperen og Styrmanden, der havde lidt Begreb om Styring, havde reddet Skibet i Havn paa en næsten utrolig Maade. Da man nemlig var naaet ud for den nordlige skotske Kyst, brød et frygteligt Uvejr løs. Uhyre Bølger slog Rælingen ind og kvaste Broen, hvorved Skipperen fik flere Ribben brækkede og Styrmanden Brud paa Kraniet. Skibsdrengen foer til, fik dem trukket op ved Rattet og klyngede sig til det, saaledes at han fik drejlet Damperen op mod Bølgerne, og uden at slippe Rattet fik han ved Hjælp af Styrmandens Fløjte kaldt Besætningen op. De saarede blev slæbt i Ly, og Drengen blev nu staaende i den isnende Snestorm og manøvrerede Skibet frelst gennem de vilde Bølger, blev staaende fulde tredve Timer ved Rattet og bragte til Slut Damperen frelst i Havn. Saa først besvimede han af Kulde og Udmattelse og fulgte Skipper og Styrmand til Hospitalet.

#### Baade Fuld og gal Skipper

En Skipper Oluf Jonasson, som med sin Skonnert »Baltic« i Lørdags skulde være afsejlet fra Karlshamn (Punchebyen) til Nyborg, Danmark, med Trælæs, har Natlen til Lørdag sat Ild paa sit Skib, hvorefter han forsøgte at sprænge sit Hus i Luften med Dynamit.

Han havde anbragt Ladningen i Kældervinduet, hvorved Skaden kom til at indskrenke sig til, at Gulvet blev revet op og Møblerne kastet omkring. Han havde forud truet sin Familie paa Livet. Efter Eksplosionen flygtede Familien ind til en Nabo og da den senere paa Dagen kom tilbage til Huset, fandtes Jonasson liggende død paa Loflet. Han havde skudt sig. Jonasson var 50 Aar gammel og efterlader Hustru og 9 Børn.

Han var beruset i Gerningsøjeblikket.



## Indkomne Skibe i Københavns Havn i Novbr. 1932

Nation	Fra indenrigs. Havne				Fra udenrigs. Havne				Ialt	
	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		An- tal	Reg- tons
	An- tal	Reg- tons	An- tal	Reg- tons	An- tal	Reg- tons	An- tal	Reg- tons		
Danske . . .	1,013	148,831	12	2,245	300	195,312	10	1,847	1,335	848,235
Svenske . . .	16	2,060	2	276	271	62,248	11	316	300	64,900
Norske . . .	6	3,839	—	—	13	18,723	—	—	19	22,562
Tyske . . .	28	1,090	—	—	82	16,441	—	—	110	18,131
Engelske . . .	—	—	—	—	18	14,471	—	—	18	14,471
Franske . . .	—	—	—	—	2	1,626	—	—	2	1,626
Finske . . .	5	2,616	—	—	18	12,771	2	1,027	25	16,114
Russiske . . .	—	—	—	—	2	3,888	—	—	2	3,888
Hollandske . . .	6	500	—	—	19	12,513	—	—	25	13,043
Belgiske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Letlandske . . .	—	—	—	—	5	4,673	—	—	5	4,673
Estlandske . . .	1	680	—	—	1	1,262	1	659	3	2,601
Islandske . . .	1	862	—	—	2	1,832	—	—	3	2,694
Am.konske . . .	—	—	—	—	3	9,545	—	—	3	9,545
Japanske . . .	—	—	—	—	1	3,311	—	—	1	3,311
Græske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italienske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Polske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danzigske . . .	—	—	—	—	2	1,032	—	—	2	1,032
Rumænske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peruanske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosl. ske . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andre. Nat. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt . . .	1,076	160,808	14	2,521	798	359,648	24	3,849	1,853	526,826

## Søretsmedlemmer for Vejle Amt

hvis Funktionstid udløber den 31. December 1934:

Havnefoged Anders Christian Andersen Fink, Kolding, Skibskaptajn E. Thomsen, Vonsild, Lods Jens Andersen, Fredericia, Stevedore R. Vilhelmsen, Vejle, Lods Frederik Thorn, Hjarno, pens. Lods P. Bast, Vejle, Skibshandler Ejnar Christensen, Fredericia, Fisker Peter Svinding, Snaptun, Fiskeeksportør Holger Munk, Fredericia, Styrmand H. P. Tronhjøm, Fredericia.

Medlemmer, hvis Funktionstid udløber den 31. December 1936:

Skipper Andreas Madsen, Strandhuse, Skipper Christian Petersen af Hejlsminde, Skibshandler H. P. Clausen Hansen, Kolding, fhv. Kaptajn Chr. Vilhelm Christensen, Kolding, Mægler J. W. Brøchner-Mortensen, Fredericia, Lodsformand Anders Andersen, Fredericia, Havnefoged Johannes Hermansen, Vejle, fhv. Havnefoged Carl Gadeberg, Vejle, Fisker Marius Jørgensen, Daugaard Strand, Skibsfører Hans Hansen Stenkjær, Juelsminde.

## Aarvog for den danske Fiskerflaade — 1933

Iver C. Weilbach & Co. har tilstillet os den af Fiskeridirektoratet paa deres Forslag udgivne »Aarvog for den danske Fiskerflaade« 1933 til Anmeldelse.

Aarbogen indeholder som sædvanlig Kalender, nautiske Tabeller og Højvandsklokkeslet, Love og Anordninger vedrørende Fiskeri, Fartøjsfortegnelse samt iøvrigt en Mængde Oplysninger af praktisk Værdi for Fiskere.

Om den i 1931 gennemførte Nyordning af Aarbogen med Stoffet delt i Afsnit, er der kun hørt rosende Udtalelser, og denne Ordning er bibeholdt. En Del islandske Love er udgaaet, idet de af Fiskeridirektoratet er udgivet i Særtryk, og en Del nye Love og Anordninger er optaget. Deriblandt vil særlig Loven om Oprettelse af Kongeriget Danmarks Fiskeribank paakalde Interesse.

Af den i Afsnit F optagne Fiskeristatistik fremgaar det, at den danske Fiskerflaade omfatter ca. 17,400 Fartøjer af forskellig Art og at Værdien af Saltvandsfiskeriet i 1931 var ca. 34½ Mill. Kr. Statistikken giver i det hele et godt Billede af dansk Fiskerierhvervs store Betydning.

Aarbogen vil hævde sit Ry som en nyttig Hjælper for Fiskerne i deres Erhverv.

## Mægtig amerikansk Hvedesalg til Kina

Det amerikanske Reconstruction Finance Corporation har solgt 6½ Millioner Bushels Hvede til Kina for 3 Millioner Dollars, vel sagtens Verdens Bundrekord Pris. Corporationen har samtidig tilbudt de paaældende Hvedeproducenter et Laan til Financiering af dette Salg.

## Strejkerne i Havre og Dunkirk

Norges Rederforbund har fra Konsulaterne i Havre og Dunkirk modtaget telegrafisk Bekræftelse paa, at der er udbrudt Havnestrejke i disse Byer. Om Udsigterne for en snarlig Bilæggelse af Strejkerne kan der for Tiden intet siges.

## Mindre Stigning i Oplægningerne

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer har denne Uge alt i alt 66 Skibe oplagte, svarende til 162,697 Brutto-ton eller 244,749 Dødvægttons.

Dette repræsenterer en Stigning paa ca. 3000 Tons fra forrige Uge.

## ENSARTEDE REGLER ANGAAENDE SKIBES SAMMENSTØD

Nedennævnte Stater har tiltraadt de i Udenrigsministeriets Bekendtgørelse Nr. 244 af 24. Oktober 1913 angivne, den 23. September 1910 i Bryssel afsluttede internationale Konventioner, nemlig:

- 1) Konvention om Tilvejebringelse af visse ensartede Regler angaaende Skibes Sammenstød og
- 2) Konvention om Tilvejebringelse af visse ensartede Regler om Hjælp og Bjergning til Søs.

Portugal, forsaavidt angaar dets Kolonier, fra den 30. August 1914, Canada fra den 28. Oktober 1914, Uruguay fra den 24. August 1915, Argentina fra den 15. April 1922, Finland fra den 28. August 1923, Spanien fra den 30. December 1923, Estland fra den 20. Februar 1930, Australien fra den 24. Oktober 1930, Jugoslavien fra den 12. Februar 1932 og Lolland fra den 16. September 1932 at regne.

Endvidere har Polen paa egne og Fristaden Danzigs Vegne tiltraadt den sidstnævnte Konvention fra den 1. December 1921 og den førstnævnte Konvention fra den 15. Juli 1922 at regne, hvorhos Italien for Erythræa og italiensk Somalilands Vedkommende har tiltraadt Konventionen om Tilvejebringelse af ensartede Regler om Hjælp og Bjergning til Søs, og ikke som i Udenrigsministeriets Bekendtgørelse Nr. 244 af 24. Oktober 1913 anført, begge de paagældende Konventioner. Unionen af socialistiske Sovjetrepublikker har under 2. Februar 1926 kundgjort, at Unionen anerkender begge de paagældende Konventioner som gældende for sit Vedkommende.

## DUORO-FLODENS TILSTAND

OPORTO 9. 12. 1932

Om Tilstanden i Douro-Floden siges i Gaar fra Oporto:

Douro-Floden vedbliver at stige. Klokken 7.30 var dens Vandstand 5.20 Meter over det normale, og Klokken 13 var den 7.20 Meter over. Der træffes vedblivende Forberedelse, da man forudser en kolossal Opsvulmen.

Skibenes Fortøjninger er forstærket.

Sejladserne over Barren er ganske stoppet, grundet paa den rivende Strøm. I Morges kunde endnu engelsk Dampner »Bellinge«, portugisisk Dampner »Catalina« og litauisk Dampner »Klints« gaa til Søs.

Klokken 16.30 var Vandstanden paa Barren 7.60 Meter over Normalen, og 4 Timer efter Højvande var Vandstanden kun faldet en Haandsbredde.

Kajerne indtil langt fra Bolværkerne er helt oversvømmet.

Udenfor Barren venter Dampnerne »Lillemor«, »Havmøy«, »Croxdale«, »Aquilles« og Sejlskibene »Fayal« og »Adelaide« paa at slippe ind i Floden.

Forholdene i Douro-Floden og paa dens Barre er altsaa ikke gode for Skibsfarten i Øjeblikket. Paa den anden Side har der i Aar maattet arbejdes med Sandsuger paa Barren, hvor Vandstanden efterhaanden var blevet katastrofalt lav, hvilket skyldtes den Omstændighed, at den sædvanlige Opsvulmen af Floden ikke i tilstrækkelig Grad fandt Sted sidste Vinter, hvorfor Barren ikke blev rensat og uddybet ad naturlig Vej.

## 153,276 arbejdsløse

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne indlegnede ledige den 9. December 153,376, heraf 33,866 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 149,848 og 32,734.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182-482 Telgr.-Adr. Cleemann

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

## AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon . 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENGEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAET 1876)**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10TH ED. 87 06 464**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**FREDERICIA**TELEFON 929 . BANKKONTO: FREDERICIA PRIVATBANK A/S  
TELEGR.-ADR.: "THURØEHANSEN", CODE: A.B.C. 5TH EDITION

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019 .  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## RANDERS

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Rac1st“

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955  
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

### Kuludførslen over Gdynias Havn i Oktober Maaned 1932

Ifølge en fra Vicekonsulalet i Gdynia modtagen Beretning udførtes der i Oktober Maaned over Gdynias Havn 418,305.6 T. Kul, deraf til Danmark 37,246 T. mod 354,349.5 T., deraf til Danmark 46,286 T. i September Maaned 1932.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Argentina .....	7,310
Belgien .....	9,600
Danmark .....	37,246
Finland .....	34,000
Frankrig .....	6,080
Norge .....	45,977
Sverige .....	221,131.6
Italien .....	11,500
Estland .....	6,300
Grækenland .....	—
Holland .....	12,838
Irland .....	24,970
Tyskland .....	1,350
	<hr/>
	418,305.6

### Madrid Konferencen sluttet

Den internationale Telefon-, Telegraf- og Radiokonference blev afsluttet her i Mandags med Undertegnelse af en international Konvention.

I Følge denne Konvention skal der som tidligere nævnt dannes en »Union Internationale des Telecommunications« som en Sammenslutning af de tidligere selvstændige internationale Unioner for Telegraf, Telefon og Radio.

Konventionen tager bl. a. Sigte paa Voldgiftsavgørelser af Spørgsmaal, som ikke kan løses ad diplomatisk Vej, og paa Forpligtelse for de 75 Stater, som undertegner den, til at beskytte radiotelegrafiske Meldinger fra at komme til uvedkommendes Kundskab.

### 220.000 Kr. til Marstal Sejlløb

Ministeriet har nu meddelt Marstal Kommunalbestyrelse, at man vil faa Uddybningen af Sejlløbet ind til Marstal til 12 Fods Dybde oplaget paa Tillægsbevillingsloven. Udgifterne her til anslaaes til 220,000 Kr., hvoraf Marstal Havnekasse og Sydfyenske Dampskibsselskab udreder en Fjerdedel (Havnekassen 45,000 Kr. og Sydfyenske 10,000 Kr.).

Paa et Møde forleden i Marstal Kommunalbestyrelse og i Lørdags i Havneudvalget vedtoges det at acceptere Ministeriets Forslag uden Betingelser, idet Kommunalbestyrelsen vil garantere for et eventuelt Laan, hvis det bliver nødvendigt som Følge af Overskridelser af det paatænkte Arbejde.

### En Hval i Aarhus Havn

Mandag Nat hørte en af Lodserne ved Aarhus Havn en blæsende Lyd ude fra Vandet. Han antog, at Lyden stammede fra et Lokomotiv paa Østbanen, men da han lidt efter hørte det igen, kendte han Lyden som en Grønlandshvals Prusten. Han rettede sin Natkikkert mod Stedet og opdagede ogsaa Uhyret, der svømmede fredeligt omkring.

Pludselig stødte Hvalen mod Havnens Stensætning og gjorde omkring med et Sæt, der fik Bølgerne til at slaa højt.

Det er sjældent, at Hvaler søger Havn.

### AARHUS HAVN

#### Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- m.s. *Maud* af Tønsberg 1908 Netto Ton fra Sortehavet via Nr. Sundby, Korn og Hørfør.
- m.s. *Sorvard* af Oslo 2,158 Netto Ton fra Østasien med Soyehønner.
- s.s. *Stratis* af Andros 2,531 Netto Tons fra Sortehavet med Oliekager.
- s.s. *Edmund Halm* af Hamborg fra Belgien med Fosfat.
- s.s. *Andromeda* af Riga, 1,375 Netto Ton, fra Glasgow med Kul og Koks.
- s.s. *Olaf* af København fra Middelhavet via København med Sydfrugt.
- s.s. *Latvis* af Riga fra Boness med Kul.
- m.s. *Afrika* af København, 5,469 Netto Ton, fra Østasien via Hamborg med Soyehønner.
- s.s. *Thyra* og s.s. *Flora* indladet Landbrugsprodukter.

I sidste Halvdel af November er ialt indkommen: 249 Skibe tilsammen 78,384 Netto Tons.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg November 1932

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringsstatlene til Nieuwe Waterweg resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, i de første 11 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1931 sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931 .....	12,543	20,882,854	10,162	16,178,803
1932 .....	10,598	16,541,557	8,093	12,924,648
Forskel ..	—1,945	—4,341,297	—1,469	—3,254,155

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1931 .....	18,947	19,222,386	9,743	17,559,584
1932 .....	16,917	16,654,953	8,567	15,206,426
Forskel ..	—2,000	—2,567,433	—1,176	—2,353,158

I de første 11 Maaneder af 1932 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 1,335,131 Tons større og 2,281,778 Tons mindre end til Antwerpen.

### Stærene benyttede Skibslejligheden

Det er ikke alle Stære, der flyver mod Syd; Mængder af dem søger til England, særlig de sene Flokke fra det nordlige Skandinavien. Rejsen over Vesterhavet er anstrengende, da de saa at sige altid har Vinden stik imod sig, og særlig slemt har det været de sidste Dage, meddeler de til sydøstlige engelske Havne indkomne Trawlere og Fiskeskuder. Fuglene kom nemlig i hele Skyer og slog sig ned paa Dækket og paa hver Tomme Rigning! Saa forkomne var de, at de ikke gav sig Tid til at vente paa frisk Vand, men drak af Saltvandspytter paa Dækket, saa mange af dem døde.

### Løbe paa Skøjter i Sahara

kan man ikke. Tilsyneladende heller ikke i Leningrad. Vi har i de sidste Uger bragt Meddelelser om 3 Graders (Reamur) Varme i Czarens tidligere Residensstad.

Under 2. December indberetter vort Generalkonsulat deroppe, at Tøvejret stadig varer ved. Temperaturen har i den forløbne Uge ligget omkring 2—3 Grader Celcius. Som Følge heraf og af en virksom Aktivitet fra Isbrydernes Side er Nevafloden praktisk talt isfri. Paa Ladoga-søen skal heller ikke mere findes Is. I Havneomraadet ud til Kronstadt var der endnu for et Par Dage siden Drivis, men den betyder ikke Hindring af Betydning for Skihsfarten og vil formentlig helt forsvinde, hvis Tøvejret holder.

Det maa formodes, at der nu skal længere Tids stærk og vedholdende Frost til, for at Issituationen skal kunne blive nogen Gene for Skihsfarten. I de første 3 Ugers Tid ventes dette ikke at vilde blive Tilfældet.

### Nyt stort Tankskib til A. P. Møllers Flaade

Skibsreder A. P. Møller har i disse Dage udvidet sin Flaade af Tankskibe med et stort, moderne Tankskib »Anglo Swede«, der er købt af dets nuværende Rederi, Rederi-Aktiebolaget Tanker (Olsson and Wright), Stockholm. »Anglo Swede« er bygget 1930 af Armstrong, Withworth & Co. i Newcastle, og er helt igennem et højmoderne Skib. Det maaler 8,033 Brutto Register Tons, og har Motorer og Oliefyring. Den 17. Oktober gik det fra Singapore til Pouillac, og herfra gaar det til engelsk Havn, hvor det bliver besigtiget, og hvor det faar dansk Besætning, ialt med Officerer 35 Mand. Forleden afrejste Skibets nye Besætning fra København til den pangældende Havn, klar til at overtage det.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. 12. 32

LONDON .....	19,30	MADRID .....	48,45
NEWYORK .....	594,25	AMSTERDAM .....	238,90
BERLIN .....	141,45	STOCKHOLM .....	105,65
PARIS .....	23,25	OSLO .....	99,70
ANTWERPEN .....	82,25	HELSINGFORS .....	8,53
ZÜRICH .....	114,40	PRAG .....	17,75
ROM .....	30,50		

## POSITIONSLISTE PR.



13. DECEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, afg. Kbhvn. 11.12.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, afg. Randers 10.12. til Leningrad.  
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. St. Vincent 6.12.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Aarhus 10.12. Kbhvn.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. New York 6.12.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 16.11. til København.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tanger forv. 16.12. til Ceuta.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 9.12.  
 ss. *Alssund*, Petersen, ank. Tunaszaza 9.12.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 6.12. til Rotterdam.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 2.12.  
 m.s. *Annam*, Skjoldan, ank. Sydney 9.12.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen afg. Stavanger 2.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 10.12.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Nørresundby 2.12.  
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Singapore 9.12. til Aden.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Gdynia 28.11. til Bordeaux.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Adelaide 26.11.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. San Francisco 24.11. til Dalny.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Maringer Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Campana 30.11.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 16.12. til Vestnorge.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Sete 6.12.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, ank. Danzig 9.12.  
 s.s. *Bogo*, Michelsen, ank. Bordeaux 8.12.  
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Skagen 9.12. p. R. t. Middlesborough.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Leningrad 1.12.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, pass. Kbhvn. 9.12. p. R. t. London.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Rio 10.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Pedersen, afg. Progreso 29.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Gdynia 11.12. til Dieppe.  
 s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Lissabon forv. 16.12. til Gdynia.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Frederikshavn 5.12.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Oslo 7.12. til Buenos Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Casablanca 21.12. til Tanger.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Galveston 3.12.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Finisterre 7.12. p. R. t. Australien.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Dover 12.12. p. R. t. Gøteborg.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseille 6.12.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Rouen 9.12. til Burntisland.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 24.11.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Fremantle 6.12.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Danzig 8.12. til Garston.

## D

- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 17.12. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Cardiff 9.12. til Cartagena.  
 s.s. *Danhild*, Hirsch, ank. Amsterdam 7.12.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Shanghai 9.12.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 38° 10' N. 53° 00' V. 8.12. p. R. t. Tawley.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Newcastle 9.12.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 20.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Duoro*, Hansen, afg. Libau 24.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 14.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stellin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Kajs, afg. Calania forv. 21.12. til Messina.  
 s.s. *Effe Mærsk*, pass. Hirtsbals 7.12. vestgaaende.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Genua forv. 15.12. til Marseilles.  
 s.s. *Elite*, Clausen, afg. Amsterdam 12.12.

- s.s. *Ellensborg*, afg. Manport 8.12.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 3.12.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Bridgeport 2.12. fra Swansea.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Trinidad 7.12.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Port Said 10.12. til Genoa.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Rotterdam 9.12. til Stockholm.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Antwerp 7.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 6.12.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, ank. San Francisco 24.11.  
 m.s. *Fionia*, Kragelund, ank. Rotterdam 10.12.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Nakskov 21.12. til Odense.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, afg. Casablanca 9.12.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Ryövaliniemi 10.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 11.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Kbhvn. 10.12.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Gyhrs, afg. Kbhvn. 14.12. til Antwerpen.

## G

- s.s. *Garonne*, Ørbeck, afg. Kbhvn. forv. 17.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. New Orleans 17.12.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, ank. Leningrad 21.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 7.12.  
 s.s. *Gorm*, Gyhrs, afg. Kbhvn. 17.12.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Messina 7.12.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, ank. Antwerpen 4.12.

## H

- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Drammen 10.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 11.12.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Antwerpen 28.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Skagen 6.12. vestgaaende.  
 s.s. *Harald*, Thornung, afg. Antwerpen forv. 16.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 28.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Cardiff 3.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool forv. 19.12. til Swansea.  
 s.s. *Hjørtholm*, Heiede, afg. Liverpool 13.12. til Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Hull 23.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Danzig 4.12.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Canal 6.12. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Perth 10.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rotterdam 10.12. til Kalundborg.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Burntisland 3.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Hernøsand 9.12.  
 m.s. *Ireland*, Haure-Petersen, afg. Montreal 29.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, ank. Kbhvn. 11.12.  
 s.s. *Ivar*, Hansen, afg. Aarhus 6.12. til Swansea.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Cardiff 6.12.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Rouen 9.12.  
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Rotterdam 6.12.  
 m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Perim 11.12. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Preston 28.11.  
 s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Vilvorde 4.12.  
 m.s. *Jutlandia*, Andersen, afg. San Francisco 9.12. til Shanghai.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Beckton 10.12.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 8.12.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 13.12. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Bergstedt, afg. Grangemouth 2.12. til Boston.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 4.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Wiborg 11.12.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Aalborg forv. 12.13. til Aarhus.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Port Swettenham 11.12. til Singapore.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Leningrad 25.11.  
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Roario 17.11.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Quebec 6.12.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Ryövaliniemi 10.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Ayr 9.12. til Barcelona.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 26.11. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Jarltoft, afg. Reval forv. 17.12. til Riga.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Oslo 9.12.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Helsingør 10.12.  
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Amsterdam 1.12.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 16.12.  
 s.s. *Maria Toft*, Ørum, ank. Korsør, 11.12.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Valencia 20.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Pedersen, ank. Rouen 10.12.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Sfax 3.12.  
 s.s. *Maryland*, Arel, afg. Moss forv. 17.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Marseilles 10.12. til Port Said.  
 ss. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stegs-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 12.12.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Baloum 20.11.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Manilla 5.12.  
 s.s. *Nordborg*, Andersen, afg. Fredericia 11.12.  
 s.s. *Nordhild*, Petersen, ank. Aalborg 10.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Messina 23.11.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Leningrad 28.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Fremantle 10.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 20.11. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Kbhvn. 8.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Sundsvall 1.12.  
 m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Shimonoseki 9.12. til Dalny.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Shanghai 28.11.  
 s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Stettin 10.12. til Hernösand.  
 s.s. *Pulaski*, Barkowski, afg. Halifax 10.12.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 15.12. til Leith.  
 m.s. *Rita Mærsk*, ank. Newport 5.12.  
 s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Leningrad 25.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 16.12. til Newcastle.

## S

s.s. *Samsø*, Olesen, afg. Helsingør 10.12. til Grimsby.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Leningrad 24.11.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Flores 11.12. p. R. t. Hamborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. forv. 13.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 14.12. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Boston Lines 3.12.

m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. Shanghai 11.12. til San Francisco.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Finisterre 5.12. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen forv. 15.12. til Randers.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia, 25.11.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 17.12. til Gdynia.  
 ss. *Skodsborg*, ank. Valencia 27.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 9.12.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Istanbul 10.12.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Sundsvall 12.12.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Zaadam 30.11.  
 s.s. *Stadio II*, afg. Stettin forv. 16.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. St. Thomas 9.12.  
 ms. *Stjerneborg*, pass. Ækvalor 9.12.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methel 6.12. til Cotrone.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Cardiff 7.13.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Newport News 3.12.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Warrington 13.12. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Bastholm, afg. Aarhus forv. 15.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Sønderjylland*, Ankersø, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 6.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Dakar 30.11.  
 s.s. *Tennessee*, Ankensen, afg. New York 26.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Odense.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 14.12. til Dunkirk  
 s.s. *Tømsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 19.12. til Casablanca.  
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Fremantle 8.12. til Adelaide.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, ank. La Pallice 12.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Bergen 12.12.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Gdynia forv. 14.12. til Kbhvn.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig 8.12. til Preston.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Graasten forv. 15.12.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Kbhvn. 11.12.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. København 6.12.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Shanghai 10.12.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Kbhvn. 12.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Buenos Aires 7.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Gdynia.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 10.12.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F.D.S.), Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Königsberg 11.12.



POSITIONSLISTE FOR SEJL

SKIBE PR. 12. DECEMBER 1932

3/m M/Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Præstø 6.12.  
 3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Kolhe 6.12.  
 3/m M/Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Middlesborough 8.12.  
 3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Drammen 10.12.

3/m Sk. *Norden*, Friis, afg. Fredrikshavn 6.12.  
 3/m M/Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Thorshavn 8.12.  
 3/m Sk. *Zampa*, Hansen, ank. Poole 7.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL  
 Abonnement

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statatlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

EVERY NAVIGATOR  
must know the new Radio Beacon arrangement adopted at the Conferences in London, 1931, and Stockholm, 1932. The official Chart of the British Isles, North Sea, English Channel and Baltic. Now ready. 3/-.

*Publishers:*

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE  
AMALIEGADE 33, COPENHAGEN  
DENMARK

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

**STEVEDORE-COMPAGNIET**  
(HASSING & DRESCHER)  
AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**

FREDERICIAGADE 25 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

Telefoner { Grimsby No. 621  
          { Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

*Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.*

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88 Mosley Street... Manchester  
7 Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
24 Charles Street... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe..... London

**Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.**

Kontor:  
HAMBURG 11, STUBBENHUK 24.  
Telefon: C. 6 Nicolas 1501.

Telegram Adresse:  
STIEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 14. December 1932.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:  
Kort Nr. 312. *Sundet, nordlige Del* 1932. Maalestok: 1 : 60 000. Pris: 4 Kr.  
Annulleret: Kort Nr. 248. *Sundet. Nordlige Blad*. 1913 Udgaave 1926.

## I. Østersøen.

2387. **Danmark. Bornholm. Rønne. Sydhavnen. Havnearbejder fuldført.**  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 10/414 1932 meddeles, at Forlængelsen af Tvermolen samt den fra Land udgaaende Dækmole i *Rønne Havns Sydhavn* nu er tilendebragt.  
*Rønne Havn*: c. 55° 06' N. 14° 42' E.  
(E. f. S. Nr. 10/414 1932. Kort Nr. 231 og 262. Havnelods, Side 160.)
2388. **Sverige. Kalmarsund. Kalmarsund djupränna. Oprensning tilendebragt. Oplysning om Dybde.**  
(U. f. s. Nr. 49/3197. Stockholm 1932.)  
Oprensningen af *Kalmarsund djupränna* er tilendebragt. Dybden i hele Renden er nu 6,0 m ved daglig Lavvande (6,5 m ved Middelvandstand).  
A n m. Dybden paa *Holmströmsgrund* paa c. 56° 38',7 N. 16° 22',2 E., 0,65 Sm 187° fra *Grimskär Fyr*, er 5,9 m (ikke 6 m) ved daglig Lavvande (6,4 m ved Middelvandstand).  
(E. f. S. Nr. 24/1116 1932.)
2389. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholms Havneomraade. Parkudden Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 49/3194. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Parkudden* paa 59° 19' 35" N. 18° 09' 18" E., ved S.-Siden af Indløbet fra *Lilla Värtan* til *Djurgårdsbrunnskanalen* er inddraget for Vinterperioden.
2390. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Prejaren. Sømærke forsvundet.**  
(U. f. s. Nr. 49/3193. Stockholm 1932.)  
Den sorte Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner paa 59° 12' 30" N. 19° 07' 18" E., ved Grunden *Prejaren*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil først blive udlagt ved Foraarsudlægningen 1933.

- 2391. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib. Trafikbestemmelser.**  
(N. f. S. Nr. 50/4199. Berlin 1932.)  
Det er forbudt Skibe at opholde sig N. for Breddeparallel 60° 05' 48" N.  
Det er tilladt at ankre S. for ovennævnte Breddeparallel og E. for Meridianen  
29° 20' 00" E. i en Afstand af ikke over 1,5 Sm fra *Priemny* Fyrskib.  
*Priemny* Fyrskib: 60° 05' 48" N. 29° 20' 00" E.
- 2392. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Vinterafmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 48/4110 Pkt. F. Berlin 1932.)  
Omskiftningen af Sommerafmærkning med Vinterafmærkning i *Neva* Mundinger  
er paabegyndt. c. 59° 56' N. 30° 08' E.
- 2393. Polen. Oplysning om Afmærkning under Vinterperioden.**  
(N. f. S. Nr. 48/4110 Pkt. C. Berlin 1932.)  
1. Lys- og Klokketønden *Depke* paa c. 54° 32' N. 18° 33' E. inddrages, naar der  
er Fare for Is, og erstattes med en Tønde med rød Ballon. Lys- og Klokketønden gen-  
udlægges efter 1. Marts 1933.  
2. Tønderne *Jastarnia W.* paa c. 54° 41' N. 18° 38' E. og *Hel W.* paa c. 54° 37'  
N. 18° 46' E. er ombyttet med Vintersømærker.  
3. De øvrige Tønder ved den *polske* Kyst er inddraget og genudlægges efter  
1. April 1933.
- 2394. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Passagermolen. Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 48/4040, Pkt. 2. Berlin 1932.)  
De to hvide, faste Fyr paa de to yderste Hjørner af Passagermolens Hoved er  
begge forandret til at vise blaat Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>. Begge Fyrene er  
anbragt paa Træpæle og er ubevogtede. c. 54° 32' N. 18° 33' E.  
(Kort Nr. 269.)
- 2395. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Norgesmolen. Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 48/4040, Pkt. 3. Berlin 1932.)  
De to hvide Blinkfyr paa henholdsvis NE.-Hjørnet og NW.-Hjørnet af Pieren  
mellem indre Bassin Nr. 1 og indre Bassin Nr. 2 er begge forandret til at vise violet Lys  
med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>. Begge Fyrene er anbragt paa Træpæle og er ubevogtede.  
c. 54° 32' N. 18° 32' E.  
(Kort Nr. 269.)
- 2396. Polen. Danzig Bugt. Gdingen Red. Lys- og Klokketønder inddrages under  
Isforhold.**  
(N. f. S. Nr. 48/4040, Pkt. 4. Berlin 1932.)  
Lys- og Klokketønderne (ikke Lys- og Fløjtetønder) *GD.* paa c. 54° 32' N. 18°  
36' E. og *OKS. S.* paa c. 54° 33' N. 18° 36' E. inddrages uden nærmere Meddelelse, saa-  
snart der er Fare for Is. De genudlægges snarest muligt efter, at Isfaren er forbi.
- 2397. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Jastarnia (Heisternest). Ledefyr  
forandret.**  
(A. a. N. Nr. VI/17. Warszawa 1932.)  
*Jastarnia* Ledefyr er forandret fra at vise hvidt Lys til at vise orangefarvet Lys.  
Iøvrigt er Fyrkarakteren uforandret. Samtidig er Flammens Højde i Forfyrret paa c. 54°  
42' N. 18° 41' E. formindsket med 2 m, saaledes at den nu er 7,7 m.  
(Kort Nr. 269.)
- 2398. Polen. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Jastarnia (Heisternest). Nyt Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 48/4041, Pkt. 2. Berlin 1932.)  
Paa Hovedet af den E.-lige Læmole er paa c. 54° 41',7 N. 18° 40',8 E. tændt et  
Fyr, der viser grønt, fast Lys.  
(Kort Nr. 269.)



**2399. Polen. Danzig Bugt. Hela. Fyrbelysning forandret.**

(N. f. S. Nr. 48/4043, Pkt. A. Berlin 1932.)

1. Det hvide Blinkfyrt paa  $54^{\circ} 36' 04''$  N.  $18^{\circ} 48' 17''$  E., paa Yderenden af den nye W.-Mole, er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mærke  $2^s$ . Flammens Højde:  $8,8$  m. Synsvidde:  $4$  Sm for hvidt og  $1$  Sm for rødt Lys. Et gult Betontaarn paa en sekskantet Underbygning. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra  $335^{\circ}$  til  $120^{\circ}$ . 2. Rødt i Pejll. fra  $120^{\circ}$  til  $335^{\circ}$ .

Fyret er ubevogtet.

2. Det hvide og røde Fyr med En-Formørkelser paa det gamle W.-Molehoved ved Fiskerihavnen er forandret til at vise violet, fast Lys. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 6/234 1932. Kort Nr. 269.)

**2400. Polen. Danzig Bugt. Hela S. Lys- og Klokketønde. Forholdsregler under Isforhold.**

(N. f. S. Nr. 48/4043. Berlin 1932.)

Naar om Vinteren (d. v. s. fra 1. November til 1. April) den hvide Lys- og Klokketønde *Hel S.* paa  $54^{\circ} 35' 40''$  N.  $18^{\circ} 48' 48''$  E. inddrages paa Grund af Isforholdene anbringes som Erstatning paa Tøndens Plads en Træpæl med et rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver  $2^s$ . Synsvidde:  $0,5$  Sm. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 45/2130 1932.)

**2401. Tyskland. Mecklenburg. Warnemünde NNE. Vrag fjernet.**

(N. f. S. Nr. 50/4264. Berlin 1932.)

Vraget af Fiskerfartøjet, der laa sunket paa c.  $54^{\circ} 15' N.$   $12^{\circ} 08' E.$ , c.  $2,2$  Sm fra Kysten, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 49/2341 1932.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2402. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb N. Stenodde Sømærke. Refleksprismer fjernet.**

De hvide Refleksprismer, der til Forsøg var anbragt paa den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Stenodde*, paa  $55^{\circ} 00' (00'')$  N.  $10^{\circ} 42' (00'')$  E. er fjernet.

(E. f. S. Nr. 20/1098 1931. Søm.-Fort. Side 87, Nr. 2.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2403. Danmark. Kattegat. Yderflak. Stage genudlagt.**

Den sorte Stage paa c.  $56^{\circ} 04',2$  N.  $11^{\circ} 01',3$  E., c.  $50$  m NW. for den sribede Spidstønde med Ballon, *Yderflak*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 49/2386 1932.)

**2404. Danmark. Kattegat. Kalø Vig. Indløbet til Knebel Vig. Nyt Sømærke udlagt.**

En Halmpræk, *Knebel Vig*, er udlagt paa  $56^{\circ} 13' (30'')$  N.  $10^{\circ} 26' (47'')$  E., paa Landgrunden ved N.-Siden af Indløbet til *Knebel Vig*.

(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Loda, Side 159. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 13 A.)

**2405. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Vandstand.**

I *Thyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $4,4$  m, i *Svanholm Fyrlinie*:  $5,1$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,3$  m, i *Gadseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svanholm Løb*:  $2,0$  m og i *Kobberø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Thyborøn Havn*  $4,4$  m Dybde over *Havrevlen* og  $5,1$  m i *Svanholm Fyrlinie* og  $4,3$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 47/2246 1932.)

- 2406. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet med Reservefyrskib.**  
(U. f. s. Nr. 49/3225. Stockholm 1932.)  
Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser samme Fyrkarakter og afgiver Taagesignal med Tyfon, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>. Radiotaagesignal samt Undervandstaagesignal afgives ikke. Hovedfyrskibet vil i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse blive genudlagt paa Station.
- 2407. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybdeforhold. Advarsel.**  
Da Dybdeforholdene ved *Hirtshals* Havn (c. 57° 35',<sub>8</sub> N. 9° 57',<sub>7</sub> E.) kan undergaa periodiske Forandringer, maa Skibsførere skaffe sig Underretning om Dybdeforholdene, forinden de paagældende Skibe anløber Havnen.  
Opmærksomheden henledes paa, at en Sandpumper med Rørledning for Tiden kan være bragt i Stilling i Indløbet for at fjerne en Sandpulle.  
(Danske Lods, Side 123. Havnelods, Side 80.)
- 2408. Sverige. Skagerrak. Orust. Sörhallsudde Forfyr i Uorden.**  
(U. f. s. Nr. 49.3269. Stockholm 1932.)  
*Sörhallsudde* Forfyr paa 58° 08' 07" N. 11° 25' 05" E. viser for Tiden hvidt, fast Lys i Stedet for hvidt Lys med En-Formørkelser. Fyret vil snarest muligt blive bragt i Orden.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2409. Norge. Haugesund. Garpeskjær Fyr forandret.**  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1932.)  
*Garpeskjær* Fyr paa c. 59° 24',<sub>7</sub> N. 5° 15',<sub>7</sub> E. lyser nu fra Pejling 328° til 152°. — Iøvrigt uforandret.
- 2410. Norge. Stavangerfjord. Byfjorden. Kalhammeren Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1932.)  
I *Byfjorden* er paa 58° 58' 55" N. 5° 43' 10" E. tændt et nyt Fyr, *Kalhammeren* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 9,5 Sm. Fyrpæl. Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
- 2411. Norge. Stavangerfjord. Tyveholmen Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1932.)  
Omkring den 1. Januar 1933 vil *Tyveholmen* Fyr paa c. 58° 58',<sub>9</sub> N. 5° 43',<sub>6</sub> E. blive forstærket og Fyrkarakteren forandret fra Veksselfyr til Fyr med En-Formørkelser.
- 2412. Frankrig. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys-, Fløjte- og Klokketønde.**  
(N. t. M. Nr. 1956. London 1932.)  
Fyrskibet *Ruytingen* paa c. 51° 15' N. 2° 14' E. er midlertidig ombyttet med en kombineret Lys-, Fløjte- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.
- 2413. England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib S. Dybde over Vrag. Vragmærkeskib og Tønder inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1960. London 1932.)  
1. Dybden over Vraget, der ligger sunket paa 51° 50' 42" N. 1° 37' 54" E., er nu 13,7 m.  
2. Dybden over Vraget, der ligger sunket paa 51° 50' 36" N. 1° 37' 24" E. er nu 13,7 m.  
3. Vragmærkeskibet og de i Forbindelse med Uskadeliggørelsen af Vragene midlertidig udlagte Tønder er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 38/1819 1932.)

**2414. England. Smiths Knoll Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 54. Trinity House, London 1932.)

Omkring den 3. Januar 1933 vil Fyrskibet *Smiths Knoll* paa c. 52° 43' N. 2° 18' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrskib, der fører Fyrlanternen paa Toppen af Masten. Fyrkarakter, Taagesignal med Sirene og Undervandsklokke bliver uforandret. Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.

**2415. England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib ombyttes ikke med Reservefyrskib.**

(N. t. M. Nr. 1932. London 1932.)

E. f. S. Nr. 48/2306 1932 annulleres, idet *Spurn* Fyrskib paa c. 53° 34' N. 0° 14' E. ikke bliver ombyttet med et Reservefyrskib.

**2416. England. Humber Indløb. Spurn Fyrskib. Forandring af Radiofyr udsat.**

(N. t. M. Nr. 1955. London 1932.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 48/2307 1932 meddeles, at den deri nævnte Forandring af Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Spurn* paa c. 53° 34' N. 0° 14' E. er udsat indtil videre. Nærmere Meddelelse om Tidspunktet for Forandringen vil fremkomme. (E. f. S. Nr. 48/2307 1932. Kort Nr. 264.)

## V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

**2417. Frankrig. Sandettié Fyrskib. Radiofyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 32/1697 og 48/2438. Paris 1932.)

Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Sandettié* paa 51° 13' 25" N. 1° 53' 39" E. er forandret og afgives nu med Bølgelængden 297 kc/s (1010 m).

Signalet er, som følger: Bogstav *E* ( . . — — . . ) i 3,4<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>, Bogstav *E* i 3,4<sup>s</sup>, Pause 1,3<sup>s</sup>, en Række af 16 Streger af 1<sup>s</sup>. Varighed og med et Mellemrum af 0,25<sup>s</sup> i 19,7<sup>s</sup>, Pause 1<sup>s</sup>.

Under Taage afgives Signalet 4 Gange efter hinanden hver 6 Min., begyndende 2 Min. efter helt Klokket.

I klart Vejr afgives Signalet som under Taage Mandage og Torsdage fra Kl. 0330 til 0430 (Zonetid).

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**2418. Island W.-Kyst. Faxaflói. Skerjafjördr. Oplysning om Afmærkning.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 46/2195, Pkt. 2, 1932 meddeles, at de to Spidstønder ved S.-Siden af Løbet paa henholdsvis 64° 08' (25") N. 22° 04' (15") W. i 10 m Vand, N. for *Jorundarbodi*, og 64° 08' (01") N. 22° 02' (44") W. i 7 m Vand ved 3,8 m Blindskæret, er rødmaledede. — De to forannævnte Tønder vil i Løbet af Foraaret 1933 blive malet hvide.

(E. f. S. Nr. 46/2195 1932. Kort Nr. 213, 226, 260, 270 og 289. Islandske Lods, Side 57.)

**2419. Afrika W.-Kyst. Sierra Leone og Iles de Los. Opmaalingsbaaker midlertidig udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1940 London 1932.)

Flydende Baaker med Flagstang og Flag, til Brug ved Søopmaaling, er midlertidig udlagt inden for et Omraade, der er begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a. c. 8° 48' N. 13° 36' W. c. c. 9° 25½' N. 13° 53½' W.

b. c. 8° 53½' N. 13° 27½' W. d. c. 9° 21½' N. 13° 59½' W.

Baakerne er ikke oplyst om Natten.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2420. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. Southwest Pass. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 48/3277. Washington 1932.)  
Ved en Opmaaling den 2. November d. A. kontrolleredes Dybden i Indløbet til *Southwest Pass* at være 10,97 m (36 ft.) ved Middellavvande.  
c. 28° 59' N. 89° 07' W.  
(E. f. S. Nr. 32/1554 1932.)
2421. Cuba S.-Kyst. Guacanayabo Bugt. Cuatro Reales Channel. Tønder ikke paa Plads. Carapacho Cay Fyr slukket.  
(N. t. M. Nr. 48/3279. Washington 1932.)  
1. Tønderne i *Cuatro Reales Channel* er ikke paa Plads.  
2. *Carapacho Cay Fyr* paa 20° 26' (55") N. 78° 02' (27") W. er slukket.
2422. Chile. Magellan Stræde. Cabo Posesión Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 49/4163. Berlin 1932.)  
*Cabo Posesión Fyr* paa c. 52° 18' S. 68° 57' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 18<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm.
2423. Honduras S.-Kyst. Fonseca Bugt. Amapala. Afmærkning bortdrevet.  
(N. f. S. Nr. 49/4164. Berlin 1932.)  
Ved Indløbet til *Amapala* findes ikke mere nogen Afmærkning, og Tønderne vil heller ikke i en overskuelig Fremtid blive genudlagt. c. 13° 17' N. 87° 40' W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2424. Korsika W.-Kyst. Moines Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 48/2445. Paris 1932.)  
*Moines Fyr* paa c. 41° 27' N. 8° 54' E. er forandret og viser nu rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 14,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.  
(E. f. S. Nr. 38/1830 1932.)
2425. Korsika S.-Kyst. Lavezzi Skær. Fyr atter normalt.  
(A. a. N. Nr. 48/2443. Paris 1932.)  
*Lavezzi Skær Fyr* paa c. 41° 19',8 N. 9° 15',3 E. lyser atter med normal Fyr-karakter.  
(E. f. S. Nr. 43/2060 1932.)
2426. Tyrkiet. Marmarahavet. Bosporus Anduvning. Seraglio Point. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 1951. London 1932.)  
Taagesignalet ved *Seraglio Point Fyr* paa c. 41° 00' N. 28° 59' E. afgives med Sirene. Signalet er To-Stød hver 30<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 34/1655 1932.)
2427. Algier. Rashgun Island. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1930. London 1932.)  
1. En Grund (Klippe) med 13,7 m Vand ligger paa c. 35° 19' N. 1° 29' W., 0,33 Sm 208° fra *Rashgun Island Fyr*.  
2. En Grund (Klippe) med 13,7 m Vand ligger paa c. 35° 13' N. 1° 39' W., 2,05 Sm 14° fra Taarnet i *Honain Bugt*.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2428. Forindien W.-Kyst. Sindkysten. Sindhi Fyrskib. Oplysning om Fyrskibs Plads.  
(N. t. M. Nr. 1954. London 1932.)  
*Sindhi* Fyrskib er flyttet c.  $\frac{1}{2}$  Sm W. efter og ligger nu paa  $23^{\circ} 57' 00''$  N.  $67^{\circ} 08' 30''$  E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2429. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Nørresand (Gudhjem N.-lige) Havn. Havne-reglement.  
Under den 3. December d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Nørresand* (Gudhjem N.-lige) Havn (c.  $55^{\circ} 12',_9$  N.  $14^{\circ} 58',_2$  E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. (ved) *danske* Havne (Broer)“.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.  
Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:  
Mod Øst: Molen over *Ræveskær*.  
— Vest: En ret Linie i Forlængelse af Havnens W.-lige Ydermole.  
— Nord: En ret Linie fra Yderenden af Molen over *Ræveskær*, gaaende i Retning mod S. indtil Skæringen med den W.-lige Begrænsning for Havnens Omraade.  
Havnen bestaar af et enkelt Bassin.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Februar 1933.  
(Havnelods, Side 67.)
2430. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Gudhjem (S.-lige) Havn. Havnereglement.  
Under den 3. December d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Gudhjem* (S.-lige) Havn (c.  $55^{\circ} 12',_7$  N.  $14^{\circ} 58',_5$  E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.  
Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:  
Mod Øst: Halvøen *Bredhald*.  
— Nord: En ret Linie fra *Bredhalds* Yderende til *Bokkens Knal*.  
— Vest: En ret Linie fra *Bokkens Knal* til det NE.-lige Hjørne af Kajen uden for Havnen og paa Indsejlingens W.-lige Side.  
Havnen bestaar af 3 umiddelbart bag hinanden liggende Bassiner, der i Retning E.—W. er følgende: Inderhavn, Mellemhavn og Yderhavn.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Februar 1933.  
(Havnelods, Side 67.)
2431. Danmark. Sundet. Lodstakster.  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 50/2696 1931 meddeles, at Hjemrejsepenge vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, foreløbig for hele Aaret 1933 opkræves med et Tillæg af 30 Procent for *Sveriges* Vedkommende og 50 Procent for *Danmarks* Vedkommende af Grundbeløbet.  
(E. f. S. Nr. 50/2696 1931.)
2432. Peru. Lodstvang.  
(N. f. s. Nr. 48/4103. Berlin 1932.)  
For samtlige udenlandske Skibe paa over 100 Registertons hersker Lodstvang i følgende Havne:  
*Talara, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Chicama, Salaverry, Supe, Huacho, Callao, Pisco, Mollendo, Ylo* og *Iquitos* (ved *Amazonstrømmen*). Regeringen kan yderligere anordne Lodstvang for andre Havne.

**2433. Portugal. Lissabon. Tajo Floden. Fartbestemmelse.**

(U. f. s. Nr. 49/3244. Stockholm 1932.)

Havnebestyrelsen i *Lissabon* har udstedt en Forordning med Paabud for maskindrevne Fartøjer om ikke at gaa med højere Fart end 8 Knob i *Rio Tejo (Tagus)* paa Strækningen mellem *Paço d'Areos* paa c. 38° 41',<sub>7</sub> N. 9° 17',<sub>4</sub> W. og *Lissabon* indre Havn. — Overtrædelse af Forbudet straffes med Bøder, foruden at man er pligtig at betale Erstatning for eventuelle opstaaede Skader.

**2434. Tyskland. Bestemmelser om den tyske Istjenestes Organisation.**

(N. f. S. Nr. 43. Berlin 1932.)

Som Bilag til *Nachrichten für Seefahrer* Nr. 43, 1932 er offentliggjort Bestemmelser om den *tyske* Istjenestes Organisation. Bilaget indeholder tillige en kortfattet Oversigt over Udsendelsen af Ismeldinger fra *Sverige, Finland, Rusland, Estland, Letland, Polen, Danmark, Norge og Holland.*

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korts eller  
BogNr.

*England:*

- N 75 Plans on the North coast of Spain. — Ria de Suances. — Port Castro Urdiales. — Ria de Santona. — Port San Sebastian. — Port Bermeo. — Port Lequeitio. — Guetaria anchorage.  
R 802 Islands on the Southern Ocean.  
R 852 North America, East Coast. — Sapelo sound to St. Andrew sound.  
† 75 Ports on the north coast of Spain.  
† 88 Plans on the north coast of Spain.

*Tyskland:*

- R D 211 Deutsche Küste, Lister Tief.

---

**Tillæg.****1. Østersøen.****2435. Tyskland. Kahlberg Fyr. Synsvide forøget.**

(N. f. S. Nr. 50/4184 Pkt. 4. Berlin 1932.)

*Kahlberg* Fyr paa c. 54° 23' N. 19° 27' E. har nu en Synsvide af 19,<sub>1</sub> Sm.  
(Kort Nr. 269.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

BUNKER-CONTRACTORS  
FOR  
UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
BRÆNDELSOLIE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON, E. C. 3.

FILIALER:      *Telegr.-Adr.:*

CARDIFF, The Exchange . . . . .	} »Lamberte
Newport, Mon., 69, Dock Street . . . . .	
Port Talbot, Exchange Buildings . . . . .	
NEW CASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs . . . . .	} »Lambrose, »Newcastle
Tyne Dock, 67, Hudson Street . . . . .	
Blyth, 19, Ridley Street . . . . . West Hartlepool, Victoria Terrace . . . . .	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street . . . . .	} »Lamberte
Methil, 82, East High Street . . . . .	
Burntisland, 20, High Street . . . . .	
HULL, Prudential Buildings . . . . .	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road . . . . .	} »Lambrose »Grimsby
Immingham, Dock Offices . . . . .	

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA      BILBAO: ESTACION 5

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

*Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"*

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

DAMPKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.  
fra Th. Høeg

HAMBURG

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningsens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

STIFTET 1873

Aktiekapital Kr. 50.000.000

Reservefonds Kr. 21.307.036

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1  
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Nørrebro-  
gade 232 · Store Kongensgade 58 · Strandvej 96 ·  
Sølgade 84 · Vanløse Allé 13 · Østerbrogade 29

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graastén · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

**Jørgen A. Rasmussen**

33, Amaliegade

Telegrams JORGARAS  
COPENHAGEN K.

WORLD-WIDE SUPPLIES OF

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towing  
Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**1/8 NIELSEN & THORDÉN 0/γ**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

**A/B. BRUHN Co. O/Y**

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibarederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

**0/γ WAHLROOS BROTHERS LTD.**

Etableret 1898

Stevedorer

i Björneborg Distriktet: Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö.

Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensatbllussel  
Medlem af The Association of Finnish Stevedores

Repræsentant i Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København K.

**WAHLROOS & CO., O.Y.**

Etableret 1898

Skibsmæglere - Befragtnings Agenter

Räfsö, Mäntyluoto, Brändöhamn, Björneborg  
Alle Henvendelser bedes adresseret til Hovedkontoret i Räfsö  
Telegram Adresse: Wahlroos, Räfsö — Coder: Scott's 1906, A. B. C  
5th Edition, Bentley's complete, Phrase Code, Seediensatbllussel  
Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
og The Finnish Shipbrokers Association.

**0/γ HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEBORG & HAUKIPUDAS**

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 52

FREDAG 23. DECEMBER 1932

39. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1932

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg.  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Viking  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Botnia  
D/S Atlanterhavet  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.  
D/S, Activ, Korsør.  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

**KRIG I SIGTE?** Er de sidste Dages hektiske Begær efter Korn-Tonnage fra Australien baade til Evropa og til Østen helt naturlig? Og er de forholdsvis smaa 1932 Korn-Afskibninger fra Rusland alene en Følge af daarlig Høst? Eller betyder de mægtige Transporter af oversøisk Korn og de smaa russiske Afskibninger, at Krig er i Sigte? Kornkamrene skal helst være fyldte, inden man skrider til Krig.

Rygterne om mægtigt Opbud fra en stor evropæisk Magt om Tonnage til Salpeter-Transport fra Chile holder sig stadig. Man fører jo heller ikke Krig uden at have Oplag af Raaprodukter til Ammunitionsproduktion.

En evropæisk Krig er vel i første Omgang utænkelig. Men i Østen stiger Solen op over daglige Slagmarker i Manchukuo, den nye Lyd-Stat i kinesisk Manchuri, som Japan har »skabt« og kun Japan har anerkendt. Strømme af kinesisk og japansk Blod, hovedsagelig kinesisk, har i det sidste Aar gødet den nye Lyd-Stats Jord. Men baade Kina og Japan samt Folkeforbundet opretholder endnu den Fiktion, at der ikke er Krigstilstand mellem de to Lande — der foreligger nemlig ikke nogen officiel Krigserklæring.

Men længe kan en saadan Fiktion ikke opretholdes. Ganske vist har Englænderne, i et pudsigt Forsøg paa samtidig at blæse og at have Mel i Munden, hidtil hindret Krigens Erklæring gennem Indflydelse i Folkeforbundet. Deltets Holdning overfor Japan har som Følge af den engelske Indflydelse været svag og Kompromis-præget. De smaa Stater har da ogsaa med megen moralsk Styrke ved de sidste Møder i Genève hævdet, at Folkeforbundet satte sin Ære og Avtoritet paa Spil ved en Politik, der i saa høj Grad gik paa Akkord med Uretten.

Maaske vil de smaa Landes Politik hidføre Krigen i Østen hurtigere. Men da den alligevel er uafværgelig, var det saa ikke bedre, om den kom med det samme, og om Evropa stod med enig Front bag en fast og retfærdig Folkeforbunds-Kendelse?

**DANMARK ER DIT STOLTE NAVN**

Vi Danskere gør alligevel mange Ting saa meget mere festligt og inderligt end andre. Et *Platform Party* er i de fleste Skibsbygnings-Lande en temmelig kølig og ufestlig Affære. Men her hygger man sig, man stemmer sig uvilkaarlig til Fest, naar et Skib skal glide af Beddingen. Ved det nye Skoleskibs Daab i Nakskov i Lørdags, anslug Frøken Hannah Lorck, Kommandørens yndige Datter, netop den rette Tone i det smukke Digt til det nye Skib:

Danmark er dit stolte Navn,  
Dannebrog fra Mast og Stavn  
skal dit Banner være.  
Dine Sønner skal du lære,  
hvilken Stolthed, hvilken Ære,  
Danmarks Navn at bære.

Og det smukke Skib svarede til det smukke Digt. Vore fremtidige Skibsofficerer vil med Stolthed kunne

mindes den Uddannelse, som de fik i dette pragtfulde Skib, der vil vække Opmærksomhed overalt i Verden, hvor det kommer frem.

Skoleskibet »Danmark« gør i høj Grad Nakskov Skibsværft Ære. Det er ualmindelig smukt Arbejde. Det var ogsaa med skellig Grund, at Skibsreder L. R. Schmith paa Skibsfartens Vegne takkede Statsminister Stauning for Regeringens Indsats paa dette Omraade — det er ikke første Gang, at Statsministeren har vist, at han ønsker at være Skibsfarten behjælpelig med Raad og Daad. Hans Udtalelser ved denne Lejlighed gengives andetsteds her i Bladet.

**FARVEL TIL 1932's OPHUGNINGS- OG OPLÆGNINGS-PLANER**

Fra London erfarer Scandinavian Shipping Gazette, at Chamber of Shipping definitivt har opgivet at samle Kamrets Medlemmer om en Fællesplan til Bedring af Skibsfartens Kaar. Kamrets dygtige Ledelse har forgæves søgt at faa Medlemmerne til at støtte enten en Ophugnings-Plan af lignende Karakter som den japanske, italienske og tyske, eller at samles om Lord Essendon's Forslag om frivillig Oplægning. Alle Forsøg er prellet af paa den engelske Individualisme — det organiserede Samarbejde ligger de selvstændige Englændere saa usigeligt fjærnt.

Den kendte engelske Reder, Mr. Leslie Runciman i Newcastle skriver i en anden Artikel i Scandinavian Shipping Gazette, at Ophugning af disse forskellige Planer kun er af det gode, og han tilføjer, at det maaske er lidt næsvist at spørge om, hvormange af Samarbejdets Advokater vil blive blandt de overlevende, hvis Forholdene overlades til deres naturlige Udvikling. Mr. Runciman beklager derimod stærkt de »kortsynte og storsnudede Regeringshandling«, som han mener er Skyld i Skibsfarts-Depressionen. De mest nationalistiske Nationer har været de værste Syndere, hævder han. Kunde man komme denne Uling til Livs, vilde han gerne være med til internationalt Samarbejde mellem Redere ad Oplægningens eller Ophugningens Vej. Men inderst inde ved han, at der slaar Samarbejdet ikke til: de nationalistiske Kræfter er for stærke. Derfor ser han ikke nogen anden Udvikling — *the survival of the fittest*.

Naa, selv om det er trist, at Englænderne ikke kunde etablere nationalt Samarbejde paa dette Punkt, og allsaa ikke have moralsk Ret til at forsøge Etablering af det internationale, saa var de nævnte Planer antagelig strandet paa andre Skær. Scandinavian Shipping Gazette erfarer saaledes, at Amerikanerne heller ikke vil være med til det internationale Reder-Samarbejde paa de nævnte Kaar. Tværtimod, Shipping Board advarer Kongressen imod at gaa med til saadant Samarbejde. »Det vil være ensbetydende med, at mange af de Fordele, som den amerikanske Skibsfart har opnaaet, vil blive ofret paa dette Samarbejdes Alter«.

## Lille Stigning i Oplægningen

Af de under »Dansk Dampskibsrederi« henhørende Skibe, var pr. 19. ds. oplagt 67 Skibe med 249,167 Tons d.w. imod pr. 12. December 66 Skibe med 244,749 Tons.

Oplægningen i Aar kulminerede i Begyndelsen af April med 129 Skibe med 403,444 Tons d.w.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

NOVEMBER 1932

Antallet af de i November Maaned indgaaende Skibe var 454 med 269,617 N.R.T. mod 457 Skibe med 252,824 N.R.T. i Oktober Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Tallet 455 med 262,835 N.R.T. mod 446 Skibe med 246,087 N.R.T. i Oktober.

Af de i November Maaned indgaaende Skibe indgik 289 med 118,076 N.R.T. i Ballast, medens 26 Skibe med 13,618 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med November 1931 skal anføres, at Antallet af da indgaaende Skibe var 528 med 363,834 N.R.T. og af da udgaaende Skibe 524 med 363,183 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 91 Skibe med 51,844 N.R.T. Nr. 2 efter Sverige med 92 Skibe med 51,956 N.R.T. som Nr. 1 og Tyskland med 135 Skibe med 51,476 N.R.T. som Nr. 3.

Den indgaaende Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danzig	4	1,842
Danmark	91	51,844
Tyskland	135	51,476
England	12	14,853
Estland	15	6,338
Finland	7	4,251
Frankrig	6	7,501
Grækenland	2	5,215
Holland	14	5,575
Italien	3	8,750
Japan	1	4,847
Jugoslavien	1	2,424
Lettland	9	7,220
Norge	37	21,151
Panama	1	147
Polen	20	20,441
Rumænien	1	2,261
Sverige	92	51,956
Czekoslovakiet	2	181
Ungarn	1	1,344



## PERSONALIA

Vi gratulerer

Kaptajn Jens Kusk Jensen er udnævnt til Ridder af Dannebrog. Kaptajn Kusk Jensen har gjort en stor Indsats gennem de maritime Værker, han har skrevet, blandt andet Lærebogen i Sømandsskab.

Kapt. Kusk Jensen er ansat som nautisk Konsulent ved Søfartsmuseet paa Kronborg, hvor sikkert mange Navigatorer med stor Interesse har set hans Udstilling af gamle nautiske Instrumenter, som han selv har rekonstrueret.

Tidligere mangeaarig Fører i D. F. D. S., Kaptajn J. Hardt, fylder den 25. December 75 Aar. Hans sidste Skib var s.s. »M. G. Melchior«, som han kvitterede 1923.

Tidligere Fører i Dansk-Russisk D/S., Kaptajn N. M. Petersen, fylder den 26. December 70 Aar.

Den 3. Januar fylder Kaptajn P. V. Frandsen 60 Aar. Kaptajn Frandsen var i 15 Aar Fører i D. F. D. S. Rutebaade paa Færøerne og Island, senest i m.s. »Alexandrine«. Han er dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog og den Islandske Falk. Kapt. Frandsen maatte paa Grund af svigtende Helbred i 1931 trække sig tilbage fra sin anstrengende Gerning som Fører i Islandsfarten.

Kaptajn N. P. E. Lorentzen fylder den 4. Januar 75 Aar. Kapt. Lorentzen var i sin Tid Fører i D. F. D. S. og blev derefter Kasserer ved Arbejdspengekontoret paa Toldeboden, medens han samtidig fungerede som Lugesigtelsesmand, en Gerning, han endnu varetager med usvækket Energi. Han er dekoreret med Medaljen for Druknendes Redning.

Kaptajn V. Bast fylder den 11. Januar 60 Aar. Kapt. Bast var i en Aarrække Fører i D/S »Halla«, indtil han i 1929, da dette Selskab ophørte, forlod Søen. Det sidste Skib, Kapt. Bast havde fra dette Selskab, var s.s. »Mette Jensen«. Kapt. Bast er nu Indehaver af Skibshandlerfirmaet »Baltic«, Hj. af Aarhusgade og Vardegade.

Kaptajn V. F. Petersen fylder den 13. Januar 50 Aar. Kapt. Petersen har i en Aarrække været knyttet til D S »Øresund«, siden 1925 som Fører, og er nu Fører af Selskabets sidste Nybygning s.s. »Sverige«.

## UDVIKLINGEN AF DEN SOVIETRUSSE HANDELSFLAADE

*Kgl. Gesandt i Moskva, Minister Ove Engell  
indberetter til Udenrigsministeriet:*

I den sovjetrussiske Presse har der for nylig været offentliggjort forskellige Oplysninger vedrørende den Udvikling, som har fundet Sted indenfor Handelsflaaden. Det meddeles saaledes, at i Aaret 1927 fandtes der 746 Skibe med en samlet Tonnage paa 548,674 Tons. I Aaret var der 728 Skibe paa tilsammen 655,853 Tons. Nedgangen i Antallet skyldes, at en Del ældre, mindre Skibe udrangeredes, men samtidig indsattes flere nye, større Dampere, saaledes at Tonnagen tiltog. I Aaret 1929 bestod Sovjets Handelsflaade af 699 Skibe med en samlet Tonnage paa 685,947 Tons. Den 1. Januar 1932 blev der paa Foranledning af Folkekommissariatet for Skibsfart gennemført en særlig Optælling af alle Hjælpeskibe, saasom Isbrydere, Slæbedampere etc. for at faa konstateret den nøjagtige Tonnage af den egentlige Handelsflaade. Denne fandtes da at være 558 Skibe med ialt 697,210 Tons. I Aaret 1928/29 byggedes der paa sovjetrussiske Værfter ialt 8 Skibe, i 1929/30 17 Skibe og i 1931 21 Skibe. Bl. a. byggedes der paa det Baltiske Værft i 1931 en Passagerdamper til Linien Krim-Kaukasus, samt 6 Fragt- og Passagerdampere til Linierne til det fjærne Østen. Paa »Nordværftet« byg-

gedes der 4 Fragtdampere til Linien mellem Østersøen og Sortehavet. Skibsværftet »Marty« i Leningrad byggede to Dampere med Køleanlæg og Værftet i Sevastopol byggede 2 Fragt- og Passagerdampere for Linien Krim—det asovske Hav. Yderligere byggedes der paa »Nordværftet« og Værftet i Sevastopol 6 Trawlere.

I indeværende Aar skal der efter Planen bygges 26 nye Skibe paa de sovjetrussiske Skibsværfter. Det baltiske Værft i Leningrad har bygget 2 Dampere med Køleanlæg og Værftet »Marty« samme Sted har fuldført 3 store Dampere beregnet til Tømmertransport, hver paa 5,500 Tons samt 2 Dampere med Køleanlæg, hver paa 3,100 Tons. Disse to Dampere er bestemt til at sættes ind paa Linien til Marseille. Nordværftet har bygget 2 Skibe, hver paa 6,400 Tons og Værftet »Marty« i Nikolajev 2 mindre Tankskibe. Skibsværftet »61« i Nikolajev har fuldført Bygningen af en Tankdamper paa 7,500 Tons, samt en Fragtdamper paa 3,000 Tons — en lignende Damper byggedes paa Værftet i Sevastopol. Endelig har Nordværftet og Værftet i Sevastopol bygget 12 Trawlere.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 20. December 1932.

I de nærliggende Markeder saasom Nord- og Østersøen og det ud- og hjemgaaende Middelhav sker der ikke meget af epokegørende Betydning; desto vigtigere er det, at der er nogen Bevægelse i de oversøiske Markeder og heldigvis lader det til at gaa i den rigtige Retning. Australien har i den forløbne Uge været særdeles godt i Skub og Raterne viser en udpræget Fasthed for alle Positioner — saavel til Europa som til Orienten. Bønner fra Dalney og Vladivostok er endog meget fastere og i Østen for øvrigt spores gennemgaaende en forøget Efterspørgsel med fastere Tendens i Raterne. La Plata lader ogsaa til at komme ud af Dødvandet, selv om prompte og tidlige Januar Positioner ikke i Øjeblikket er videre paaagtet. Befragternes mere eller mindre »never mind« Politik med Hensyn til yderligere Engagementer, i Forbindelse med de nær forestaaende Helligdage, kan selvfølgelig give Indtryk af et svagt Marked, men »the undertone« er sundere end hvad Tillæddet har været i lang Tid. Hverken Pacific, Chile, Syd-Afrika, Nordstaterne eller Sortehavet er videre aktive i disse Dage, men man har Lov til at regne med en forøget Efterspørgsel og bedre Rater, naar vi kommer et Stykke ind i det nye Aar.

### TRÆLASTMARKEDET

For Sverige og Finlands Vedkommende er den regulære Forretning slut for i Aar. De sidste Afslutninger blev ikke meget bedre end hvad der tidligere er betalt til Trods for Isrisiko, Forsinkelser ved Indlastningen, længere Rejser o. s. v., og Sæsonen 1932 vil ikke let gaa af Minde. Det er selvfølgelig haabløst at spaa om Udsigterne for næste Aar, men det skulde synes umuligt, at noget kan blive daarligere, end hvad det har været i Aar.

Leningrad rapporterer flere Befragtninger til Rater, som ikke staa i Forhold til, hvad der med Rimelighed kunde forventes.

### KUL, KOKS etc.

Raterne er »well maintained« i alle Retninger, men Ordernes Antal indskrænkes og Stem bliver vanskeligere og vanskeligere for denne Maanedes Lastning. Slutninger: 2000 T. Koks Tyne/Korsør 7/3, 1,400 T. Koks Tyne/Kbhvn. 7/1½d., 1,400 T. Koks Goole/Kbhvn. 7/6d., 3,000 T. Kul E.C./Fredericia 4/6d., 3,500 T. Aarhus 4/3, 3,000 T. Inningham/Aalborg 4/3, 3,000 T. Odense 4/3, 1,500 T. Leith/Esbjerg 6/-, 850 T. Boston/Thisted 7/3, 850 T. Koks Boston/Kolding 9/6d., Danzig/N. Frankrig betaler 28/30 Frcs., Bordeaux 32 Frcs. 15/2,200 T., Dublin 6/- 6/3, Cork 6/3 2/2,200 T.

### MIDDELHAVET etc.

Af udgaaende Afslutninger kan anføres: E.C./Genua 6/3 6/6 6/7,000 T., Barcelona 8/6d. 1,500 T.; Cardiff/Alexandria 6/- 5,200 T., Vest Italien 6/3 58/8,000 T., Barcelona 8/9d. 2,100 T., Marseille 7/9d. 2,200 T., Øerne 7/- 2,600 T.; Newport/Genua 6/6d. 4,000 T., 6/9d. 3,000 T. Danzig/V. Italien 7/6d. 7/9d., Adriatic 8/6d. 8/9d.

De hjemgaaende Markeder er ret uforandrede; Sortehavet fik 2 6,000 Tonnere til 10/4½d. pr. Januar 5,000 T. 10/10½, men betaler maaske nu 11/-. Constanza/A-II. indikerer 11/9d., A/R 11/6d., Bergen/Malmø/Danmark 13/9d. 14/- 3/5,000 T. Alexandria/Hull 10/-; Poti/U.S.A. \$2.60. Salt Trapani/Vest Norge 10.50/10.75 Kr., Torrevecchia/V. Norge 11.25 Kr. Oliekager Marseille/Danmark-Sverige ca. 70/72½ Frcs. 18/2,100 T. Jordnødder Saloum-Kontinentet ca. 20/-.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Cuba/U.K. Kont. har sidst maattet betale 15/3 for 8,000 T. Decb. Lastning: for Januar indikeres 14/6 14/9d. stor Tonnage, 15/6 3,000 Tonnere. Korn Albany/Grækenland noteres i 11c., Middelhavet 9 c.: Kul Hampton Roads/Rio \$1.70, Santos \$1.90; Salpeter Hopewell/Italien \$2.30 2/2,500 T., \$2.3/5,500 T.

Pacific/U.K. Kont. Januar 23/6d.

## POLENS KULEKSPORT

NOVEMBER 1932

Gesandtskabet har herved den Ære at indberette Tallene for de fra Polen i November Maaned d. A. eksporterede Kvanla Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	102
Czekoslovakiet .....	30
Jugoslavien .....	5
Ungarn .....	1
Danmark .....	124
Norge .....	80
Sverige .....	315
Estland .....	1
Finland .....	37
Lettland .....	12

Lithauen .....	2
Island .....	2
Belgien .....	16
Frankrig .....	88
Holland .....	10
Italien .....	62
Schweiz .....	6
Rumænien .....	3
Irland .....	39
Argentina .....	7
Bunkerkul .....	27
Ialt .....	969
Danzig .....	27
Ialt .....	996

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### En ung Sømands Julebrev fra Kalkutta for 48 Aar siden.

Kære Forældre!

Kalkutta, 3. Juledag 1892.

Hvor er det dejligt, at have en rolig Time og sende Tankerne hjem! Jeg tænker I blev glade ved, at Skipper sendte Telegram hjem om vor Ankomst hertil lige til Julen. Og hvor var jeg taknemmelig for at kunne være i Havn i Festen. Thi selv om man kan holde Jul om Bord i Søen, som jeg ofte har prøvet før og faaet den rette Julestemning frem uden Kirkeklokketoner, Orglets Brusen og Menighedens Sang, som altid var min Glæde derhjemme i Julen, saa er det dog mere velsignet at finde Støtte gennem andres Tanker og Tale. Og hvor taknemmelig maa vi ikke være for alt, hvad der fra Sømandsmissionens Side gøres for os omflakkende og navnlig i Julen. I kan jo nok forstaa, at da jeg er her, har jeg været til Møder og Juleglæder i det skandinaviske Sømandshjem, dog har jeg ogsaa været til Kirke i en engelsk Metodiskirke, der var sand Juleglæde i Prædiken, Salmesang og det Hele, saa jeg følte mig forfrisket derved. 1ste Juledag var der Fest om Eftermiddagen for alle de skandinaviske Sømend i Sømandshjemmet. Baade Værtinden Andrea Gelart og Franks, hendes Hjælper, talte om Julen og om Julesangen igennem Tider og Slægter. Vi spiste saa til Aften sammen, og dernæst fik vi alle hver sin Gave, de var sendte baade fra Danmark, Norge og Sverrig. Jeg var saa heldig at faa et Par dejlige varme Vanter, og inden i laa en Seddel saalydende: »Jeg er 13 Aar; min Moder gav mig Garn og lærte mig at strikke Vanter, som Du nu, kære Sømand derude i den store Verden, faar med Ønsket om en rigtig glædelig Jul. Rigmor Luth i Stavanger.«

Jeg skal nu have sendt et pænt Kort her fra Kalkutta til den kære lille »Jente«, som har tænkt paa Sømendene.

Saa læste Andrea Gelart en af Buddes fornøjelige Julehistorier og vi sang et Par Julesange. I Gaar (2. Juledag) var de af Mandskabet, som havde Vagt 1. Juledag, deroppe, og jeg var der ogsaa, for, som Andrea Gelart sagde, jeg kunde synge for ligesom Dagen forud.

Hvad der ellers er at fortælle om Rejsen har jeg skrevet til »Lillebror«, og han kan fortælle jer det. Ja i Aar maa I ogsaa savne Hans, han er forhaabentlig nu kom-

men til Chile, maaske I véd Besked derom. Hils nu de af Familjen, som spørger om mig, og vær selv kærlig hilset

fra Eders hengivne Søn  
Niels.

### Langtursfartøj til engelsk Forfatter under Bygning paa Thurø

I Oktober Maaned boede den engelske Rejseforfatter og Arkitekt, Mr. W. Scott-Mancriff paa »Missionshotellet« i Svendborg. Mr. Scott-Mancriff er en stor Sejlsportsmand. Hans Fader var den berømte Te-Koffardifarer »Cutty Stark«s Bygmester, og Scott selv er Ejer af en stor Motorbaad, med hvilken han og en Ven ofte har pløjet fremmede Farvande. Det har altid været Forfatterens Drøm at faa fat i en Baad, som var sødygtig nok til en Sejlads Jorden rundt. Under Besøget hernede, skriver *Svendborg Amtstidende*, kom Mr. Scott i Forbindelse med Skibsbygmester Anders Jensen, Thurø. Forhandlingerne endte med, at han bad Jensen bygge sig et Fartøj, der kunde virkeliggøre hans Planer; og nu staar den store Lystbaad spante-rejst paa Martin Jørgensens Plads, hvor Anders Jensen har udført sit Arbejde og netop nu gør klar til de første Dæksplanker. Jensen har selv tegnet Fartøjet efter Hovedprincippet: »Ej blot til Lyst«. Det er nærmest opført med de gamle Toldkrydsere som Forbillede, maaler fra Ror til Stævne 40 engelske Fod, er 14 Fod dyb, 8 bred og 20 Tons stor. Det er altsaa, for at tale Sejlsportsprog, en god rummelig Familiebaad med Salon midtskibs, Navigationsrum, W. C. og Kahyt agter, Lukaf og Køkken i Forskibet og 3 Tons udenbords Blyballast i Kølen. Fartøjet tilrigges som Yawl, og naar Mr. Scott, efter en Prøvetur i Maj op under de norske Skærgaarde, vender hjem til England, er der gjort Plads til en lille kraftig Motor. Den 46-aarige Rejseforfatter er Ungkarl, og Langturen til Søs er blevet hans Livs Passion. Han kommer til Thurø lige efter Jul for at syne sit Skib, og Skibsbygmesteren har ikke Grund til at være nervøs. Det er et sjældent smukt og gediegent Stykke Skibsbyggerarbejde, der i sig selv vil være en Anfaling til sejlsportsinteresserede Englændere om en fast Eksport i denne Branche mellem Thurø og den store Sejlsportsnation mod Vest.

### FRAGTBRETNINGEN fortæst

#### SYDAMERIKA

Kul Rotterdam/Buenos Aires og Wales/Buenos sluttet fremdeles til 9/-, Rio 8/-, Pernambuco 8/-; Danzig/Buenos Aires 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Hjemgaaende har været ualmindelig rolig hele, lidt fastere og livligere sidst paa Ugen og forhaabentlig vil det herefter kun gaa frem. Der er ikke mange December Baade »unfixed« og heller ikke overvældende megen Tonnage disponibel per 1ste Halvdel Januar. Hvis Efterspørgsel bliver nogenlunde normal, burde disse Positioner kunne betinge vel saa meget som Dagsraten. — Slutninger:

San Lorenzo/U.K.H./H 5,500 T. 17/6d. Jan., 5,500 T. 17/3 Jan. Febr. 7,500 T. 17/- Jan. 7,800 T. 16/6 Jan. B. Blanca/Grækenland 6,500 T. 18/3. 18/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Dec./Jan., 6,300 T. 17/3 Jan.

Chile/Kontinentet, 7,000 T. ppt., indikerer 22/6d.

#### ØSTEN

Fra Australien er sluttet forholdsvis meget til Europa saavel som Orienten og heldigvis til stadig for-

bedrede Rater, baade for Jan. og Febr./Marts. Vest Australien/Europa 7,700 T. Jan. 28/-, 7,700 T. Febr. 27/-, Sydlandet/Europa er værd ca. 29/- Jan., 28/9d. Febr. Til Shanghai er betalt 15/6 Febr./Marts, 16/6 Jan./Febr. fra Sydlandet, 13/- 13/6d. Sydney. Vladivostock/Kont. Jan. er kommet op i 36/3d. for 8,000 Tonner; Dalny betalte 27/6 7,000 T. Febr./Marts. Madras/Middelhavet rapporteres til 27/- Febr. Birma/Gdynia 27/- A/H 26/- Jan./Febr. Saigon/Kont.: 3 Havne 29/6. Der er i det hele taget en mere »all round« Efterspørgsel, og et fast Marked i Østen skal nok sætte Spor i andre Retninger.

#### TIMECHARTER

Trip over: 7,500 T. d.w. del. S. Atlantic 50 c. 3,250 T. d.w. del. New York \$1.10.

Vestindien: Flere 4/4,500 Tonnere 1 Rundrejse 50/55 c. 3,300 T. 70 c. 2,500 Tfl del. Cuba, trip up, \$1.10.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## LOSSEMETODER OG LOSSEPRISER I SVENDBORG

I Anledning af det fornylig i Svendborg Handelsstandsforening stedfundne Møde om Svendborg Havn, indholder Deres ærede Blad af 16 ds. en Nolits vedrørende Lossemetoderne og Lossepriserne i vor Havn.

Jeg kunde i denne Anledning ønske at oplyse følgende: Byens Borgmester og Havneudvalgets Formand er som saadan ganske uden Indflydelse paa Lossemetoderne og Lossepriserne i Havnen. Uden iøvrigt at komme ind paa Berettigelsen af den rejste Kritik, skal jeg blot anføre, at disse Forhold kun kan ændres ved Forhandling med Arbejderne og Importørerne, hvem »Dansk Dampskibsrederforening« da ogsaa forlængst er i direkte Forbindelse med.

Det omtalte Møde er blevet til paa Undertegneds Initiativ ved et Forslag paa Handelsstandsforeningens sidst afholdte Generalforsamling, og Mødet maatte nødvendigvis holde sig til Havnens offentlige Afgifter og de i Forbindelse med Havnens Administration bestaaende Forhold.

Paa Mødet blev der hovedsagelig stillet Krav om Nedsættelse af Vareafgifterne for Stykgodsforsendelser, Udmeldelse af Havnesammenslutningen og en mere saglig Sammensætning af Byens Havneudvalg; alt med Henblik paa at gøre Havnen saa billig som dens Økonomi tillader det.

Det var den almindelige Mening, at de opstillede Krav var vel underbygget, og Borgmesteren maatte da ogsaa paa flere Punkter give Undertegnede Medhold, og det tør forventes, at Mødet ikke i det lange Løb vil blive uden Resultat, alt sammen til Gavn for Skibsfarten og fremført af Skibsfartens naturlige Repræsentanter.

Da jeg ved flere Lejligheder tidligere har foranlediget Takstnedsættelser etc., maa jeg tilbagevise Paastanden om, at ingen har talt Skibsfartens Sag som meget uberettiget.

Med Tak for Optagelsen

Deres ærbødige

A. Thejll,

E. W. v. d. Hude & Son.

## RESPEKT FOR VORE SØFOLK

Den lille Episode i Koncertpalæet under Studentersangforeningens første Koncert, hvor Sømandspræst i Newcastle, Pastor Ejnar Gad, protesterede mod et Vers i en af Hans Hartvig Seedorff Pedersens Viser om Styrmand »Andersson«, aabner i Virkeligheden et Spørgsmaal, som man maa være Pastor Gad taknemmelig for at have rejst.

Seedorff Pedersen er ellers ikke slem mod vore Søfolk, tvært imod; men nævnte Vers, som Pastor Gad ikke med Urette kalder blasfemisk, og som lyder:

Han er dejlig latoveret! —  
Har paa Skriftpend Bul formeret  
alle Folkeslag — fra Skaane  
og til Ceylons Palmetag: —  
Mange sorte har som smaa  
smørgult Haar og Øjne blaa:  
O — Erindringen om Andersson  
og om det svenske Flag.

er netop en Rest af den Lyst til at skildre vore Søfolk som Solde- og Svirebrødre, som har kendt dansk Litteratur i Modsætning til f. Eks. norsk og engelsk. — Ser man vore Landmænd f. Eks. skildret paa samme Maade? Og de er vel ikke bedre, selv om vor Litteratur svulmer af Prosa og Vers til deres Pris, altid sobert, senest af Jeppe Aakjær.

Seedorff Pedersens Vers kaldes humoristisk; men læs det og spørg Sømændens Moder, Hustru eller Søster, eller de Forældre, der mistede Sønner med Skoleskibet. — At der findes Bundfald indenfor Søfolkene som andre Steder, vil ingen bestride; men hvorfor altid skildre det? Det er ikke Bundfaldet, der bærer vor høje Sømandskultur.

Jeg selv er opvokset i en Sømandslægt og kender de store Værdier, baade praktiske og menneskelige, der findes indenfor vor Sømandsstand. — De smukkeste Ægte-skaber, Idealisme og Alvor, som Livet paa Søen øger, Længslen efter Hjemlandet, Selvtugt og en Sprogkundskab og Kendskab til vor Klode, som ikke er Folk i Land beskaaret; Værdier, som ogsaa kunde gøres frugtbringende paa Landjorden. — Og har vore Sømænd kunnet sætte sig et mere storslaaet Minde, end det, de satte, da 500 Kaptajner, Styrmande, Maskinmestre, Matroser, Fyr-

bødere, Hovmestre og Drengene gik under i Verdenskrigen med 91 Skibe for bl. a. sørge for vore Tilfærsler.

Vore Søfolk fortjener en stor Digter, der kan skildre dem, som Landboerne bliver det; deres Hjem, Liv og Kultur, Kampe og Sind. Sømandslivet er noget ganske andet end Nyhavn! — Hvorfor er Sømandshjem paa alle vore Øer saa sirlige og velholdte? Hvorfor er vor Sømandskultur saa lidt skidret? Hvorfor har vi Øhoere glemt vort gamle Element og dets Folk?

Sømænd lige fra Matros til Kaptajn føler sig overset af deres Landsmænd paa Land. — Deres trofaste Liv og Disciplin gaar upaaagtet hen; Sølivet gør dem tværsere og alvorligere; Københavnerhumøret om dem, føler de som en Nedværdigelse. — De fortjener at opmuntres, at blive Nationens Kælebørn som i England og Norge.

Mangen Læser vil sikkert finde dette Indlæg højtideligt og en Misforstaaelse, — det var jo kun en Spøg; men jeg velsigner Pastor Gad, som kender saa nøje til Sømandsind, fordi han i et Glimt havde Mod til ganske upaavirket af Menneskemylder, Fest og Lys, at rejse Spørgsmaalet — Respekt for vore Søfolk.

C. Kraemer.

## EN LAST AF ANSVAR

Sejlskibenes Tid er forbi, som Haandskomagernes Tide Ser forbi. Tekniken har fortrængt de gamle Tidernes Metoder, og vor rastløse Tid har grebet Fremskridtene uden dog at kunne undvære Forbindelsen mellem den gamle Tid, der gav et solidt Grundlag for Uddannelsen, og den nye Tid, i hvilken Motorer og Maskiner har afløst Haand og Hjerne. Den nye Tid og dens kolossale Fremskridt kan man ikke modsætte sig; men det er Hensigten med Tilvejebringelsen af det nye Skoleskib at bevare Muligheden for den bedste Uddannelse for de Mænd, der i Fremtiden skal tage Ansvaret med Befordring af Liv og Gods ud over Havene. Uddannelsen i Sejlskibe har bestandigt været anset som den bedste. Her gives der den Unge et Arbejdsfelt med stadig Tilbagevenden til selvstændige Opgaver. Her sættes hans Omtanke paa Prøve, og her skærpes hans Snarraadighed. Der stilles store Krav til den, der virkelig skal blive Sømænd og engang Leder af et Skib. Og derfor er Sejlskibene ogsaa det bedste og sikreste Prøvested, hvorfra de uegnede skydes bort i rette Tid, medens de egnede faar de bedste Belin-gelser for Udvikling og Uddannelse.

I det nye Skoleskib vil en betragtelig Del af den Ungdom, der vil ud til en ansvarsfuld Gerning, opleve Indledningen til en lang, men nødvendig Uddannelse. Både Land og Legeme vil komme ind under Udviklingens Lov, og man maa haabe, at Skibet og dets uddannede Besætning maa kunne løse Opgaverne paa tilfredsstillende Maade. Ethvert Skib, der sættes paa Vandet, gaar ud til en farlig, men betydningsfuld Tilværelse, men intel Skib gaar ud med en saadan Last af Ansvar som et Skoleskib.

Statsminister Th. Stauning.

## TVANGSAUKTION

over GALEASE med H/M.

Efter Begæring af Landsretssagfører A. M. Andersen, Assens, paa Statslaanefondens Vegne afholdes her paa Kontoret

Fredag, den 6. Januar 1933,

Em. Kl. 3,

Tvangsauktion over den Skibsfører Holger Anton Andersen ifølge Skøde tilhørende Galease med Hjælpemotor, »Egen« af Helsingør, Registreringsbogstaver N.D.B.T., Brutto-Register-Tonnage ca. 78.50, Netto ca. 56.85, bygget 1891 i Gl. Hestehave af S. Weber. Motoren er en totakts, tocyldret »Hera« Motor, 66 ind. H.K. (A/S Hera Motorfabrik, København). — Fartøjet henligger i Assens Havn ved Skibsværftets Bolværk, hvor det kan besigtiges i Arbejdstiden. — Auktions-konditionerne er til Eftersyn her paa Kontoret.

Dommerkontoret i Assens, den 12. Dec. 1932.

FEDDERSEN.

## AARHUS HAVN

## Ankomne Skibe i den forløbne Uge

- s.s. *Knud* af Kbhvn. fra Liverpool via Kbhvn., Stykgods.  
 s.s. *Hektor* af Danzig fra Rotterdam med Capra.  
 s.s. *Transporter* af Odense fra Danzig med Kul.  
 s.s. *Hafnia* af Kbhvn. fra Danzig med Kul.  
 s.s. *Swava* af Kbhvn. fra Antwerpen via Kbhvn., Stykgods.  
 s.s. *Virginia S.* af Syra, 2,428 N.T., fra Sortehavet via Aalborg, Byg.  
 s.s. *Protens* af Amsterdam fra Amsterdam med Stykgods.  
 s.s. *Harting* af Helsingborg fra Bremen med Kul og Koks.  
 s.s. *Gathe* af Stockholm indladet Olie og Soyeskraa til Sverige.  
 s.s. *Piteå* af Stockholm fra Aalborg med Papir, indladet Olie.  
 m.s. *Trolleholm* af Göteborg, 3,124 N.T., fra Danzig med Oliekager.  
 s.s. *Tritan* af Itacha, 2,670 N.T., fra Sortehavet med Majs.  
 s.s. *Saima* af Bergen, 1,274 N.T., fra Vestafrika med Jordnødder.  
 s.s. *Frej* af Helsingfors indladet Olie og Soyeskraa til Finland.  
 s.s. *Rhone* og s.s. *Rota* indladet Landbrugsprodukter.

## POSITIONSLISTE PR.



20. DECEMBER 1932

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. London 16.12.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, ank. Leningrad 14.12.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. St. Vincent 8.12.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Karlshamn 16.12.  
 s.s. *Agyete Mærsk*, afg. New York 9.12.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Kbhvn. forv. 20.12.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Ceuta 19.12. til Melilla.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang 16.12. til Colombo.  
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Funaszaza 19.12. til New York.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Rotterdam 18.12.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 2.12.  
 m.s. *Annam*, Skjoldam, afg. Syney 15.12. til Shanghai.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger 2.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 10.12.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Aalborg 15.12.  
 m.s. *Asia*, Kolls, pass. Galle 14.12. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Cardiff 17.12.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Nauru 10.12.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. San Francisco 24.11. til Dalny.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Mariager Fjord-Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Campana 30.11.  
 s.s. *Bergenhus*, Thornung, afg. Bergen 10.12.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Split 11.12.  
 s.s. *Birgit*, Nielsen, ank. Kristiansund 18.12.  
 s.s. *Bogø*, Michelsen, ank. Bordeaux 8.12.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Rotterdam 19.12.  
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Ghent 17.12.  
 s.s. *Bothan*, Pedersen, ank. London 13.12.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Rio 10.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Pedersen, afg. Progreso 29.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Hull 19.12.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Gdynia forv. 27.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Strömsbruck 19.12.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Oslo 7.12. til Buenos Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Tanger forv. 22.12. til Ceuta.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Galveston 3.12.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Cape Verde 14.12. p. R. t. Australien.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Malmø 19.12.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseille 6.12.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Køge 19.12.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Fremantle 6.12.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 24.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Garston 15.12.

## D

- s.s. *Daymar*, Rosenhøj, afg. London 22.12.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. 12. 32

LONDON .....	19,30	MADRID .....	47,60
NEWYORK .....	581,00	AMSTERDAM .....	233,50
BERLIN .....	138,45	STOCKHOLM .....	105,50
PARIS .....	22,80	OSLO .....	99,65
ANTWERPEN .....	80,40	HELSINGFORS .....	8,53
ZÜRICH .....	112,15	PRAG .....	17,35
ROM .....	29,85		

- s.s. *Dana*, Bang, ank. Cartagena 15.12.  
 s.s. *Danhild*, Hirsch, afg. Emden 19.12. til Malmø.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kobe 18.12.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Farøby 19.12.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Newcastle 9.12.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.12. til Aalborg.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 24.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Leith forv. 19.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Kajs, afg. Messina forv. 23.12. Palermo.  
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Grimsby 13.12.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Valencia forv. 22.12. til Lissabon.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, ank. Rotterdam 8.12.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Oslo 16.12.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 3.12.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Aalborg 18.12.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Norfolk 12.12.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Trinidad 7.12.  
 m.s. *England*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Gibraltar 18.12. p. R. t. London.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Kotka 18.12.  
 s.s. *Estland*, Egeloft, afg. Oran 17.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 15.12. til St. Thomas.

## F

- s.s. *Falken*, Hull, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Franzen, afg. Vancouver 11.12. til Yokohama.  
 m.s. *Fania*, Kragelund, ank. Aarhus 18.12.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 28.12. til Nakskov.  
 s.s. *Flynderborg*, Madsen, ank. Casablanca 9.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Leningrad 14.12.  
 s.s. *Frigga*, Clausen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Antwerpen 20.12.

## G

- s.s. *Garonne*, Ørbeck, afg. Antwerpen 23.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. New Orleans 17.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Kbhvn. 20.12. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Gorm*, Gyhrs, afg. Rotterdam forv. 21.12.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Savannah 14.12.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Messina 7.12.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Guldborg*, ank. Antwerpen 4.12.

## H


- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Frederikshavn 14.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 19.12.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Istanbul 18.12.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Grangemouth 8.12.  
 s.s. *Harald*, Jønsson, afg. Antwerpen 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 29.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Lissabon 14.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 20.12. til Swansea.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 16.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Peronard, afg. Kbhvn. 29.12. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 13.12. vestgaende.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Canal 6.12. p. R. t. Los Angeles Harbour.  
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Geraldton 13.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Kalundborg 14.12.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Stettin 13.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Hernøsand 9.12.  
 m.s. *Irland*, Haure-Petersen, afg. Birkenhead 17.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, ank. Kbhvn. 11.12.  
 s.s. *Ivar*, Hansen, afg. Swansea 16.12. til Halifax.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.

BRUG  KUN  
Hempels Skibsfarver  
INDENBORDS UDENBORDS  
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Lissabon 14.12.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Immingham 17.12.  
m.t. *Jane Mærsk*, ank. Hamburg 11.12.  
m.s. *Java*, Mouritzen, pass. Perim 11.12. p. R. t. Singapore.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Lissabon 14.12.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Vilvorde 14.12.  
s.s. *Jolantha*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jutlandia*, Andersen, afg. San Francisco 9.12. til Shanghai.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, afg. Kbhvn. 17.12.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Port Bruel 13.12.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 13.12. til Manchester.  
s.s. *Kentucky*, Bergstedt, afg. Grangemouth 2.12. til Boston.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Talara 9.12.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, affi. Wiborg 14.12. til London.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 27.12. til Liverpool.  
s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, afg. Kbhvn. 23.12. til Aarhus.  
s.s. *Koschiussko*, Knøtgen, ank. Gdynia 29.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 17.12.  
s.s. *Laura Mærsk*, pass. Hirtshals 13.12. vestgaaende.  
m.s. *Leise Mærsk*, afg. Rosario 17.11.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Quebec 6.12.  
s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 13.12.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Barcelona 19.12.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 13.12. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Jarltoft, afg. Riga forv. 22.12. til Kbhvn.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Antwerp 16.12.  
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Danzig 16.12.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 24.12. til London.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Amsterdam 1.12.  
s.s. *Maria Toft*, Ørum, afg. Aalborg 20.12. til Helsingborg.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Huelva 14.12.  
s.s. *Martin Carl*, Pedersen, afg. Rouen 17.12. til Cardiff.  
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Sfax 15.12.  
s.s. *Maryland*, Arel, afg. Moss 17.12. til Buenos Aires.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Suez 16.12. til Colombo.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. 24.12. til Antwerpen.  
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 18.12.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Baloum 9.12.  
s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, ank. Cebu 11.12.  
s.s. *Nordborg*, Andersen, afg. Menstad 17.12.  
s.s. *Nordhild*, Petersen, afg. Aalborg 15.12. til Hartlepool.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Hamburg 16.12.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Leningrad 28.11.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Perth 15.12.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 20.11. til San Nicolas.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 19. DECEMBER 1932

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Marstal 15.12.  
3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Aarhus 13.12.  
3m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Kbhvn. 14.12.

**P**  
m.s. *Panama*, Christensen, afg. Kbhvn. 19.12. til Nakskov.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Sundswall 17.12. til Barcelona.  
m.s. *Parkeston*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Dauen 17.12. til Port Said.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 6.12.  
s.s. *Polonia*, Stankiewicz, ank. Gdynia 26.9.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Hernøsand 13.12.  
s.s. *Pulaski*, Borkowski, afg. Kbhvn. 19.12.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 26.12. til Odense.  
s.s. *Rita*, Christensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rita Mærsk*, afg. Cardiff 10.12.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Preston 8.12.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 26.12. til Nakskov.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, ank. London 13.12.  
s.s. *Samsø*, Olesen, ank. Aalborg 18.12.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Hamburg 18.12.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Rouen forv. 21.12.  
s.s. *Seine*, Bellec, ank. Bordeaux 11.12.  
s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Boston Lines 16.12. til Bandholm.  
m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Hongkong 14.12.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape Verde 12.12. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 17.12. til Randers.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 25.11.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig forv. 21.12. til Reval.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Castellon 16.12.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith forv. 20.12. til Kbhvn.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Izmir 18.12.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Sundsvall 12.12.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Hull 14.12.  
s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 18.12.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. St. Thomas 9.12.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Crotone 19.12.  
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Casablanca 14.12.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Newport News 3.12.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 27.12. til Esbjerg.  
s.s. *Svava*, Bastholm, afg. Antwerpen forv. 20.12. til Kbhvn.  
s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Odense 20.12. til Danzig.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Capetown 16.12.  
s.s. *Tennessee*, Ankersen, afg. Aalborg forv. 20.12. til Hamburg.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 27.12. til Kbhvn.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 11.12.  
s.s. *Tjaldur*, afg. Grimsby 19.12. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 28.12. til Tanger.  
m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Melbourne 17.12.  
s.s. *Tovetil*, Vilsmarck, ank. Nantes 17.12.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 22.12. til Kbhvn.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 27.12. til Casablanca.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Garston forv. 24.12. til Antwerpen.

## V

s.s. *Vendia*, ank. Kbhvn. 23.12.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Antwerpen 12.12.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Shanghai 10.12.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Kbhvn. 20.12.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Nielsen, afg. Rio 17.12. til Kbhvn.  
m.s. *Vistula*, Pape, afg. Kbhvn. 2.1. til Memel.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 18.12.

## Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Hansen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Kbhvn. 18.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Enesalg i Danmark: Kay Dyhr, København, Nyhavn 43

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

DE PRIVATE ASSURANDEURER  
LIMITERET.  
STIFTET 1786

**SØ OG TRANSPORTFORSIKRING**  
SLOTSHOLMSGADE 5  
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE: PRIVATE  
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

48. Aargang.

København 21. December 1932.

Nr. 51.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tages paa alle køl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone  
aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

---

## I. Østersøen.

2436. Sverige. Kalmarsund. Mönsteråsleden. Fyr slukket.  
(U. f. s. Nr. 50/3271. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Fyr er indtil videre slukket:  
*Oknö östra* c. 57° 00' N. 16° 32' E. *Oknö västra*. *Hundudden*. *Karshamngrundet*.  
*Eckelöskär*. *Eckholmsgrundet*. *Torsken*. *Verkholmen*. *Verkholms udde*. *Mönsterås yttre*.  
*Mönsterås inre*.
2437. Sverige. Bottniske Bugt. Järnäs E. Fast Sømærke forsvundet.  
(U. f. s. Nr. 50/3339. Stockholm 1932.)  
Det røde, faste Sømærke med 1 opadvendt Kost over 2 Kegler paa 63° 25' 42"  
N. 19° 54' 04" E., paa Grunden *Lördagshällan* er forsvundet.  
Et nyt Sømærke vil først blive opført ved Skibsfartssæsonens Begyndelse i 1933.
2438. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.
2439. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 34/849. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kemi kyrktorn* c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Ajos*.
2440. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uleåborg. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 34/850. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Uleåborgs kyrktorn* c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Toppila övre*. *Toppila nedre*. *Toppilasund*.  
*Koskela*. *Saapaskari*. *Laitakari*. *Santonen övre*. *Santonen nedre*. *Santosenkari*.  
*Keskiniemi*. *Marjaniemi lykta*.
2441. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Toppilasund. Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 34/851. Helsingfors 1932.)  
Lys- og Klokketønden *Toppilasund* paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.

2442. Finland. Bottniske Bugt. Åland. Eckerö. Käringsund Fyr nedlægges.  
(U. f. s. Nr. 34/848. Helsingfors 1932.)  
*Käringsund Fyr* paa c. 60° 14' N. 19° 32' E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive nedlagt.

2443. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr forandret og tændt.  
(U. f. s. Nr. 34/852. Helsingfors 1932.)  
*Lehmäsaari Fyr* paa 60° 14' 05" N. 21° 56' 33" E. er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Lys samt rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Fyret, der atter er tændt lyser nu som følger:

1. Grønt Lys med En-Fmk. i	Pejl. fra c. 171° til c. 194°.
2. Afvekslende hvidt og rødt Lys i	— - c. 194° - c. 197°.
3. Rødt Lys med En-Fmk. i	— - c. 197° - c. 239°.
4. Afvekslende hvidt og rødt Lys i	— - c. 239° - c. 351°.
5. Grønt Lys med En-Fmk. i	— - c. 351° - c. 15°.
6. Afvekslende hvidt og rødt Lys i	— - c. 15° - c. 18°.
7. Rødt Lys med En-Fmk. i	— - c. 18° - c. 35°.

Løvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 20/949 1932.)

2444. Finland. Finske Bugt. Barösund. Kälkö Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 34/846. Helsingfors 1932.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:

1. Sort og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte mod hinanden vendende Koste paa 59° 55' 45" N. 23° 47' 38" E.
2. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort nedadvendt Kost paa 59° 55' 38" N. 23° 47' 33" E.
3. Rød Spirtønde med en rød opadvendt Kost paa 59° 55' 35" N. 23° 47' 57" E.

2445. Finland. Finske Bugt. Edvardinmatala (Edwardsgrund) Lystønde inddrages.  
(U. f. s. Nr. 34/844. Helsingfors 1932.)  
Lystønden *Edwardsgrund* paa c. 60° 30' N. 28° 16' E. inddrages i Løbet af den nærmeste Tid.

2446. Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib midlertidig flyttet.  
(U. f. s. Nr. 50/3275. Stockholm 1932.)  
Fyrskibet *Priemny* er midlertidig flyttet til sin tidligere Station paa c. 60° 00',7 N. 29° 30',0 E. N. for *Londongrund*.

2447. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 50/3274. Stockholm 1932.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

1. Lystønden der viser hvidt Et-Blink paa c. 59° 55' N. 30° 01' E. ved Pkt. 180, paa S.-Siden af Søkanalen.
2. Lystønden, der viser rødt Et-Blink paa c. 59° 56' N. 29° 56' E. ved Pkt. 230, paa N.-Siden af Søkanalen.

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2448. Danmark. Sundet. Lappegrund E. Undervandshindring fjernet.  
Undervandshindringen der var rapporteret at ligge paa c. 56° 03½' N. 12° 38' E. er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 26/1348 1930.)

- 2449. Danmark. Sundet. Lossepladsen ud for Tuborg Havn. Afmærkning flyttet.**  
De to grønne Spidstønder, der angiver Grænsen for den af Aktieselskabet *Tuborgs* Fabrikker benyttede Losseplads er flyttet c. 100 m N. efter og ligger nu paa henholdsvis  $55^{\circ} 43' 46''$  N.  $12^{\circ} 36' 24''$  E. og  $55^{\circ} 43' 44''$  N.  $12^{\circ} 36' 05''$  E.  
(E. f. S. Nr. 45/2131 1932. Kort Nr. 303, 285 og 249. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 23.)
- 2450. Sverige. Sundet. Landskrona. Pihaken Lystønde midlertidig inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 50/3278. Stockholm 1932.)  
Lystønden *Pihaken* paa c.  $55^{\circ} 53'$  N.  $12^{\circ} 47'$  E. er for Tiden inddraget. Lystønden vil uden nærmere Meddelelse, snarest muligt blive genudlagt.
- 2451. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**  
Klokketønden *Pøls Rev* paa c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $10^{\circ} 06'$  E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2452. Danmark. Kattegat. Odense Fjord Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**  
Klokketønden *Odense Fjord* paa c.  $55^{\circ} 33'$  N.  $10^{\circ} 34'$  E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.
- 2453. Danmark. Kattegat. Tangen N. Sømærke flyttet.**  
Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste *Tangen N.* paa  $56^{\circ} 39'$  ( $40''$ ) N.  $10^{\circ} 41'$  ( $30''$ ) E. er flyttet 650 m N. efter og ligger nu i  $8,8$  m Vand paa  $56^{\circ} 40'$  ( $00''$ ) N.  $10^{\circ} 41'$  ( $30''$ ) E.  
Samtidig er den sorte Stage c. 100 m S. for Sømærket ligeledes flyttet N. efter, saaledes at den nu ligger i  $8,7$  m Vand c. 100 m S. for Sømærkets nye Plads.  
(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 153. Søm.-Fort., Side 22. Nr. 13 og 14.)
- 2454. Sverige. Skagerrak. Orust. Sörhallsudde Forfyr atter i Orden.**  
(U. f. s. Nr. 50/3280. Stockholm 1932.)  
*Sörhallsudde* Forfyr paa c.  $58^{\circ} 08'$  N.  $11^{\circ} 25'$  E. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 50/2408 1932.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2455. England. Themsen Munding. Knob Channel. Lystønder inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1981. London 1932.)  
Lystønderne, der midlertidigt var udlagt til Forsøg paa c.  $51^{\circ} 32'$  N.  $1^{\circ} 09'$  E., er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 13/565 1932.)
- 2456. England. Yarmouth Red. North Bank Spidstønde inddrages.**  
(N. t. M. Nr. 55. Trinity House, London 1932.)  
Sort Spidstønde *North Bank* paa c.  $52^{\circ} 34\frac{1}{2}'$  N.  $1^{\circ} 45'$  E. vil omkring den 16. Januar 1933 blive permanent inddraget.
- 2457. England. Scroby og Caister Shoals. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1992. London 1932.)  
1. Sort- og hvidmalet Stumptønde *North Scroby* er flyttet c.  $0,1$  Sm E. efter og ligger nu paa c.  $52^{\circ} 41'$  N.  $1^{\circ} 47'$  E.,  $3,0$  Sm  $42^{\circ}$  fra *East Caister* Kirke.  
2. Ternet Stumptønde *North-West Scroby* er flyttet c.  $0,05$  Sm E. efter og ligger nu  $2,28$  Sm  $63^{\circ}$  fra *East Caister* Kirke.  
3. *North Caister* Lystønde er flyttet c.  $0,075$  Sm E. efter og ligger nu  $2,48$  Sm  $42^{\circ}$  fra *East Caister* Kirke.  
Ovennævnte Tønder og Lystønde er iøvrigt uforandrede.

**2458. Skotland. Nairn. Fyrbelysning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1993. London 1932.)

1. Paa Hovedet af *East Pier* er paa c.  $57^{\circ} 36' N.$   $3^{\circ} 52' W.$ ,  $2,56$  Sm  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Fisherton of Delnies* trigonometriske Station, tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ . Flammens Højde: 6 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra  $100^{\circ}$  til  $140^{\circ}$ . 3. Rødt i Pej. fra  $213^{\circ}$  til  $100^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $140^{\circ}$  -  $213^{\circ}$ .

2. Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa Hovedet af *West Pier* er forandret og viser nu rødt, fast Lys. Flammens Højde:  $4,9$  m.

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****2459. Irland W.-Kyst. St. John Point. Fyr forandret. Stormvarselssignalstation nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1973. London 1932.)

*St. John Point* Fyr paa c.  $54^{\circ} 34' N.$   $8^{\circ} 28' E.$  er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ . Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm. Fyret er ubevogtet.

Stormvarselssignalstationen er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 44/2090 1932.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2460. Afrika W.-Kyst. Gambia Floden Anduvning. Fairway Lys- og Klokketønde bortdrevet.**

(N. t. M. Nr. 1999. London 1932.)

Lys- og Klokketønden *Fairway* paa c.  $13^{\circ} 34' N.$   $16^{\circ} 48' W.$ , som viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , er bortdrevet fra Station.

**2461. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Spansk Guinea. Elobey Chico Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. l. N. Nr. 49/1278. San Fernando 1932.)

*Elobey Chico* Fyr paa c.  $1^{\circ} 00' N.$   $9^{\circ} 31',8 E.$  er midlertidig slukket.

**2462. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Castle Neck. Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1988. London 1932.)

1. Bagfyret paa c.  $42^{\circ} 41' N.$   $70^{\circ} 46' W.$  er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 10 Sm.

2. Det hvide, faste Forfyr er nedlagt.

**2463. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Lys- og Klokketønde udlagt. Fyr- og Taagesignal nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1997. London 1932.)

1. En rød Lys- og Klokketønde *No. 10 A*, der viser rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mærke  $4,5^s$ , er udlagt paa c.  $32^{\circ} 46' N.$   $79^{\circ} 53' W.$ ,  $0,83$  Sm  $304^{\circ}$  fra *Fort Sumter* Fyr.

2. Det røde, faste Fyr og Taagesignalet med Klokke paa c.  $32^{\circ} 46' N.$   $79^{\circ} 54' W.$ , paa *Fort Ripley Shoal*, er nedlagt.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****2464. Honduras N.-Kyst. Omoa Point Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1957. London 1932.)

*Omoa Point* Fyr paa c.  $15^{\circ} 47' N.$   $88^{\circ} 02' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $30^s$ . Synsvidde: 10 Sm.

2465. **Honduras N.-Kyst. Utilla Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1957. London 1932.)  
*Utilla Island* Fyr paa c. 16° 08' N. 86° 54' W., paa E.-Enden af Øen, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 99 m.
2466. **Nicaragua N.-Kyst. Cabo Gracias à Dios. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1957. London 1932.)  
*Cabo Gracias à Dios* Fyr paa c. 15° 00' N. 83° 09' W. viser hvidt Et-Blink hver 3½<sup>s</sup>. Synsvidde: 13 Sm.
2467. **Colombia N.-Kyst. Punta Galera Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1957. London 1932.)  
*Punta Galera* Fyr paa c. 10° 49' N. 75° 19' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 18<sup>s</sup>.
2468. **Great Bahama Bank. Long Island. South Point. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1998. London 1932.)  
*South Point* hvide, faste Fyr paa c. 22° 51' N. 74° 52' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. Graa Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.
2469. **Haiti S.-Kyst. San Pedro de Macoris. Sejlløb tilsandet.**  
(N. f. S. Nr. 50/4232. Berlin 1932.)  
Løbet til Inderhavnen er nu saa tilsandet, at det er saa godt som helt spærret for søgaaende Skibe. Løbet vil blive uddybet til 6,1 m med en Bundbredde af 121 m. Arbejdet ventes at vare c. 5 Maaneder. c. 18° 26' N. 69° 18' W.
2470. **Brasilien NE.-Kyst. Oplysning om Dybder.**  
(N. t. M. Nr. 1958. London 1932.)  
1. En Dybde paa 53 m er fundet paa 1° 57' 06" S. 37° 48' 18" W. Grunden skal i Kortet omkredses af en 183 m Kurve, der strækker sig c. 5 Sm i Retningerne 286° og 106° fra den forannævnte Plads.  
2. En Dybde paa 20 m er fundet paa 1° 28' 48" S. 38° 42' 00" W. 183 m Kurven skal i Kortet udstrækkes c. 10 Sm i Retningen 328°.
2471. **Rio de la Plata. Martin Garcia Island. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1965. London 1932.)  
Det grønne Gruppe-Blinkfyrr paa c. 34° 12' S. 58° 12' W., i Nærheden af *Martin Garcia Island*, er nedlagt.
2472. **Foronede Stater i Nord-Amerika. Californien. Anacapa Island. Fløjtetønde inddrages.**  
(N. t. M. Nr. 49/3351. Washington 1932.)  
Omkring den 15. Januar 1933 vil *Anacapa Fløjtetønde 1 A* paa c. 34° 01' N. 119° 21' W. blive permanent inddraget.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2473. **Frankrig. Ilot Brescou Fyr. Advarsel.**  
(A. a. N. Nr. 48/2436. Paris 1932.)  
Opmærksomheden henledes paa, at man bør passe paa ikke at forveksle de nye Luftfyrr ved *Frontignan* og *Onglous* med *Ilot Brescou* røde Blinkfyrr Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, paa c. 43° 15',<sub>8</sub> N. 3° 50',<sub>1</sub> E.
2474. **Frankrig. Toulon. Petite Passe. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 49/2483. Paris 1932.)  
*Petite Passe* Fyr paa c. 43° 06',<sub>1</sub> N. 5° 55',<sub>6</sub> E. er forandret til at vise grønt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 5<sup>s</sup>. Lys 4<sup>s</sup>. Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 8 Sm for grønt og 9 Sm for rødt Lys.

**2475. Sicilien. Capo Milazzo. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 254/594. Genua 1932.)

*Capo Milazzo* Fyr paa c. 38° 16' N. 15° 14' E. viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.  
Blink 0<sub>5</sub><sup>s</sup>. Mørke 4<sub>5</sub><sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 34/1653 1932.)

**2476. Grækenland. Kykladerne. Tenos. Oplysning om Dysbaton Fyr. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 50/4225. Berlin 1932.)

*Dysbaton* hvide og røde Veksel-Blinkfyr paa c. 37° 40' N. 24° 58' E., paa den NW.-ligste af Øerne ved S.-Siden af *Steno* Pas er formørket af *Tenos* N.-Pynt W. for Pejling 248°, hvilket maa tages i Betragtning under Anduvning E. fra.

**2477. Syrien. Ruad N. Tønder forsvundet.**

(N. f. S. Nr. 50/4226. Berlin 1932.)

Nedennævnte Tønder er forsvundet:

a. Den rød- og sortmalede Tønde med Ballon ved *Charner Bank* c. 550 m N. for *Ruad* Fyr.

b. Vragtønden c. 520 m 43° fra *Ruad* Fyr.

*Ruad* Fyr: c. 34° 52' N. 35° 51' E.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****2478. Madagascar E.-Kyst. Cap Est Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. N. Nr. 49/2530. Paris 1932.)

*Cap Est* Fyr paa c. 15° 17' S. 50° 28' E. er for Tiden slukket.

**2479. Ceylon E.-Kyst. Muletivu. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1963. London 1932.)

*Muletivu* Fyr paa c. 9° 16' N. 80° 49' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe Blink To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm. Fyret er ubevogtet.

**2480. Malacca Stræde. Pulo Undan. Forskellige Oplysninger.**

(N. t. M. Nr. 1959. London 1932.)

1. Flammens Højde i *Pulo Undan* Fyr paa c. 2° 03' N. 102° 20' E. er 53 m. Synsvidde: 18 Sm.

2. En Grund (Klippe) med 12,3 m Vand ligger paa 2° 03' 15" N. 102° 21' 45" E.

3. En Grund (Mudder) med 5,0 m Vand ligger paa 2° 02' 50" N. 102° 25' 40" E.

4. Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa 2° 05' 30" N. 102° 20' 10" E. hvor der i Kortet er angivet en Dybde paa 2,7 m.

5. Det farlige Vrag der laa sunket paa 2° 02' 03" N. 102° 22' 30" E., findes ikke mere.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****2481. Japan. Honsu W.-Kyst. Karo. Oplysning om Ledefyr.**

(N. t. M. Nr. 2000. London 1932.)

1. Det bageste Ledefyr ved *Karo* paa c. 35° 32' N. 134° 11' E. er nedlagt.

2. Det hvide, faste Bølgebryderfyr overet med det tidligere forreste Ledefyr. Pejling 192° er nu Anduvningslinien til *Karo*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 2482. Danmark. Efterretninger for Søfarende. Nybetegnelser.

I Henhold til en Beslutning, truffet af 3. internationale Hydrografiske Konference i Monaco, vil fra 1. Januar 1933 følgende nye Betegnelser blive anvendt i „Efterretninger for Søfarende“:

1. Bogstavet (P) — *Preliminary* — anbringes efter Efterretningens Nr., naar Meddelelsen angaar kommende Nyanordninger eller Forandringer.

2. Bogstavet (T) — *Temporary* — anbringes efter Efterretningens Nr., naar Meddelelsen er af midlertidig Karakter.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korta eller Bog-Nr.

England:	
R 853	United States East Coast. — St. Andrew sound to St. John river.
R 2169	Islands in the North Pacific.
T	Supplement No. 1 to Norway Pilot, Part II.
T	Supplement No. 5 to West Coast of India Pilot.
T	Supplement Nr. 4 to Australia Pilot, Vol. IV.
R 3126	Anchorage in the Philippine Islands.
R 1106	France, North Coast. — Cape Flamanville to St. Marcouf islands.
R 2158 B	Mediterranean Sea. — Eastern sheet.
R 2182 D	Færoe Islands to Norway.
R 2411	New Zealand. — Otago harbour.
R 2603	Mediterranean. — Malta to Crete.
Tyskland:	
T	II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst.

## Tillæg.

### Danmark.

2483. Danmark. Luftfyr København—Rødby Havn. Oplysning om Fyrs Brændetid. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/2166 1932 meddeles, at Brændetiden i Januar og Februar 1933 for Luftfyrene *Karlstrup*, *Bonderød*, *Sjolle*, *Vigsnæs* og *Rødby Havn* er fra Solnedgang til c. Kl. 1800.  
 (E. f. S. Nr. 46/2166 1932.)

### I. Østersøen.

2484. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib inddraget for Vinteren.  
 (Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.

2485. Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Vims Ledefyrlinie forandret.  
 (N. t. M. Nr. 13/55. Reval 1932.)

1. Fyrbaaken til *Vims* Bagfyr er erstattet med en tresidet Pyramide af Træ med en rød firkantet Plade paa W.-Siden. Baakens Plads er c. 59° 31' N. 24° 50',4 E. og dens Højde over Grunden 12 m.

2. Bagfyret overet med Forfyret i Pejling 83 $\frac{3}{4}$ ° (tidligere 84 $\frac{1}{2}$ °) leder mellem *Paljassaar* og *Middelgrund*.

(Kort Nr. 276 og 268.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

2486. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Klokketønden *Kirkegrund* paa c.  $55^{\circ} 06' N.$   $11^{\circ} 23' E.$  er inddraget for Vinteren og erstattet med en hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste.

2487. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb S. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Klokketønden *Klørdyb S.* paa c.  $54^{\circ} 51' N.$   $10^{\circ} 33' E.$  er inddraget for Vinteren og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**

2488. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Undervandstaagesignal i Uorden.

Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Horns Rev* paa c.  $55^{\circ} 34' N.$   $7^{\circ} 20' E.$  er for Tiden i Uorden og kan ikke afgives. Det vil snarest atter blive bragt i Orden.

---