



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 29. Juni 1927.

Nr. 26.

„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, 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. 303. København. Red og Havn. 1927. Maalestok 1 : 12 500. Pris Kr. 4,00.

Annulleret er:

Kort Nr. 229. København. Red og Havn. 1910.

I. Østersøen.

1125. Sverige S.-Kyst. Sölvesborg. Fyrene Sölvesborg yttre hamn, södra og norra, nedlagt.

(U. f. s. Nr. 25/2176. Stockholm 1927.)

Fyrene *Sölvesborg yttre hamn södra* paa c. $56^{\circ} 02',_0$ N. $14^{\circ} 34',_7$ E. og *norra* paa c. $56^{\circ} 02',_2$ N. $14^{\circ} 34',_9$ E. er permanent nedlagt.

1126. Sverige S.-Kyst. Ortholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 25/2175. Stockholm 1927.)

Ortholmen Fyr paa $56^{\circ} 09' 25''$ N. $14^{\circ} 52' 43''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $6,3^s$. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt, uforst. i Pejl. fra $141\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. 147° . 3. Hvidt i Pejl. fra c. 336° til c. 360° .
2. Grønt i — - c. 323° - c. 336° . 4. Rødt i — - c. 360° - c. 13° .

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 2/35 1927. Kort Nr 280 og 269.)

1127. Sverige E.-Kyst. Södermanlands Skærgaard. Guppafjärden. Hjelmgarmsö E. Grund.

(U. f. s. Nr. 25/2082. Stockholm 1927.)

En Grund med en mindste Dybde af $4,5$ m er fundet paa c. $58^{\circ} 46',_{85}$ N. $17^{\circ} 31',_3$ E., E. for *Hjelmgarmsö*.

- 1128. Sverige E.-Kyst. Stockholm Skærgaard. Brødstycket Fyr forandres.**
(U. f. s. Nr. 25/2081. Stockholm 1927.)
Brødstycket Fyr paa $59^{\circ} 25' 28''$ N. $18^{\circ} 24' 30''$ E. skal fra Fyrets Tænding den 6. Juli d. A. i Pejll fra c. 135° til c. 180° vise rødt Et-Blink i Stedet for det nuværende hvide Et-Blink. Iøvrigt uforandret.
- 1129. Tyskland. Kieler-Fjord. Sømærke inddraget.**
(N. f. S. Nr. 26/2663. Berlin 1927.)
Den grønne Spidstønde, mærket *Kiel 4*, der var udlagt til Forsøg, c. 50 m SE. for den paa $54^{\circ} 25' 45''$ N. $10^{\circ} 14' 11''$ E. liggende sorte Spidstønde *Kiel 4*, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 46/2079 1926.)
- 1130. Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sliminde E. Sømærke inddraget.**
(N. f. S. Nr. 26/2663. Berlin 1927.)
Den grønne Spidstønde, mærket *2*, der var udlagt til Forsøg c. 50 m S. for den paa $54^{\circ} 40' 11''$ N. $10^{\circ} 02' 45''$ E. liggende sorte Spidstønde *2*, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 46/2081 1926.)

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

- 1131. Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.**
Lys- og Klokketønden *Taarbæk-Rev* paa c. $55^{\circ} 47',1$ N. $12^{\circ} 40',5$ E. er for Tiden ombyttet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.
- 1132. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.**
Den 14. og 15. Juli samt fra 25. til 30. Juli d. A., begge Dage inkl., vil der fra Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i *Kjøge-Bugt* m. v., W. for *Aflanashage* Meridian og N. for *Kjøge-Sønakke* Breddeparallel.
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.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1133. Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.**
Den 1. til 13. August d. A., begge Dage inkl., vil der fra Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i Farvandet W. for *Samsø* mellem Breddeparallelernerne $55^{\circ} 48'$ N. og $55^{\circ} 59'$ N. samt Meridianerne $10^{\circ} 18'$ E. og $10^{\circ} 28'$ 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.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1134. Norge. Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1927.)
Fra Tændingstidens Begyndelse træder følgende Forandringer ved Fyr i Kraft:
Hæholmene Fyr paa c. $68^{\circ} 13'$ N. $13^{\circ} 27'$ E. er forandret til hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, Et-Blink c. hver $\frac{1}{5}$ s. Synsvidde: $11,5$ Sm for hvidt, $7,5$ Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
- | | |
|---|--|
| 1.—6. Som før. | 10. Hvidt i Pejll. fra 42° til 48° . |
| 7. Grønt i Pejll. fra 256° til 353° . | 11. Grønt i — - 48° - 74° . |
| 8. Hvidt i — - 353° - 357° . | 12. Rødt i — - 74° - 93° . |
| 9. Rødt i — - 357° - 42° . | |

Malnes Fyr paa c. $68^{\circ} 11' N.$ $14^{\circ} 04' E.$ flyttes til *Søndre Leiholmen* paa $68^{\circ} 12' 07'' N.$ $14^{\circ} 08' 30'' E.$, hvor Fyret vil blive anbragt paa et Stativ paa Varden.

Søndre Lyngvær Fyr paa c. $68^{\circ} 13' N.$ $14^{\circ} 12' E.$ skal lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 196° til 221° .
3. Hvidt i Pej. fra 17° til 20° .
2. Grønt i — - 221° - 17° .
4. Rødt i — - 20° - 29° .

Synsvidde: 7 Sm for hvidt, $4,5$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

Aramsund Fyr paa c. $62^{\circ} 12' N.$ $5^{\circ} 30' E.$ flyttes til Varden paa *Bleka* paa $62^{\circ} 12' 10'' N.$ $5^{\circ} 29' 28'' E.$

Haugsholmen Fyr paa c. $62^{\circ} 11' N.$ $5^{\circ} 22' E.$ skal lyse, som følger:

1. Grønt, fast i Pej. fra 235° til 242° .

2.—8. Som før.

9. Hvidt med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser, i Pej. fra 139° til 148° .

Iøvrigt uforandret.

Nesje Fyr paa c. $61^{\circ} 49' N.$ $4^{\circ} 51' E.$ skal lyse, som følger:

1.—3. Som før.

6. Rødt i Pej. fra 136° til 229° .

4. Grønt i Pej. fra 102° til 127° .
7. Hvidt i — - 229° - 233° .

5. Hvidt i — - 127° - 136° .
8. Grønt i — - 233° - 257° .

Iøvrigt uforandret.

Sandholmen Fyr paa c. $60^{\circ} 45' N.$ $5^{\circ} 01' E.$ skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 100° til 123° .
6. Rødt i Pej. fra 245° til 258° .

2. Rødt i — - 123° - 139° .
7. Grønt i — - 258° - 315° .

3. Hvidt i — - 139° - 155° .
8. Hvidt i — - 315° - 330° .

4. Grønt i — - 222° - 238° .
9. Rødt i — - 330° - 340° .

5. Hvidt i — - 238° - 245° .
10. Grønt i — - 340° - 75° .

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 14/531 1927.)

1135. Norge. Søndmøre. Aalesund W. Breisundet. Dybde paa Erknøflu og Nordtaren forandret.

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1927.)

Ved Opmaaling er fundet, at Dybden paa det NW.-ligste Skær af *Erknøflu*, c. $62^{\circ} 28',_{11} N.$ $6^{\circ} 04',_{4} E.$, kun er $7,5$ m, og at Dybden paa *Nordtaren*, c. $62^{\circ} 27',_{9} N.$ $6^{\circ} 04',_{3} E.$, er $9,4$ m og ikke $7,5$ m, som Kortet angiver. Grundenes Beliggenhed er rigtig.

1136. Norge. Søndmøre. Haugsholmen Fyr NE. Grunde.

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1927.)

Følgende Grunde er fundet:

1. $6,6$ m paa $62^{\circ} 10' 33'' N.$ $5^{\circ} 23' 11'' E.$, c. 240 m 178° fra E.-Pynten af *Frekø*.
2. $7,5$ m paa $62^{\circ} 10' 53'' N.$ $5^{\circ} 23' 56'' E.$, c. 320 m 181° fra SE.-Pynten af *Storhl.*
3. $10,3$ m paa $62^{\circ} 10' 58'' N.$ $5^{\circ} 24' 24'' E.$, c. 420 m fra SE.-Pynten af *Storhl.*
4. $8,5$ m i *Aramsund* paa $62^{\circ} 12' 16'' N.$ $5^{\circ} 29' 30'' E.$ og $62^{\circ} 12' 17'' N.$ $5^{\circ} 29' 34'' E.$, henholdsvis c. 200 m 14° og 220 m 23° fra *Bleka* Varde.

Det her almindelig benyttede Mærke: Toppen af *Ristø* overet med *Kjyrholmen* leder netop fri S. om disse Grunde.

1137. Danmark. Graadyb Fyrskib forandret.

Fyrskibet *Graadyb* paa $55^{\circ} 20' (02'') N.$ $8^{\circ} 04' (41'') E.$ er inddraget og erstattet med et andet Fyrskib uden Ballon paa Fyrmastens Top, hvor istedet Fyrlanternen er anbragt. Over Fyrlanternen er anbragt en 3 m høj Stang, hvorfra Antennen gaar over til Papegøjemasten.

Fyrkarakteren, der var vekslende Gruppe-Blink, hvidt og rødt, 3 Blink hver 1^m , er nu vekslende Gruppe-Blink, hvidt og rødt, 3 Blink hver 30^s , hvidt Blink c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $3\frac{1}{2}^s$, rødt Blink c. 2^s , Mørke c. $3\frac{1}{2}^s$, hvidt Blink c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 18^s .
Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Lysevne: 18 Sm.

Lufttaagesignal afgives med Nautofon. Tonehøjde: 525 Svingninger pr. Sek. Signalet er Tre-Tone (Bogstavet G — — .) hver 30^s , Tone 3^s , Pause 1^s , Tone 3^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 21^s .

Undervandstaagesignal afgives med Membranhydrofon. Tonehøjde: 1050 Svingninger pr. Sek. Signalet er ellers som Lufttaagesignalet.

Radiotaagesignal er Bogstaverne GD (— — . — . .) efterfulgt af 15 Prikker hver 2^m. Bølgelængde: 1025 m. Tonehøjde: 1000 Svingninger pr. Sek. Signalet afgives med Rørsender. Samtidig med den sidste Prik i D'et begynder hvert 4. Undervands-taagesignal.

Skibsførere advares imod at passere Fyrskibet for nær. Skibe, der desuagtet kommer i Fyrskibets umiddelbare Nærhed, bør gaa agten om dette.

(E. f. S. Nr. 22/957 1927. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 51 og 96. Fyr-Fort., Nr. 2 og Side 9 samt Tillæg Nr. 2, Side 4.)

1138. Tyskland. Jade. Wangeroog. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 25/2567. Berlin 1927.)

Wangeroog Fyr paa c. 53° 47' N. 7° 54' E. er bleven ombygget og efter endt Prøvetid taget i Brug.

Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink, i Pejll. fra 86°₅ til 160°₅.
 2. Hvidt, fast — - 160°₅ - 165°₅.
 3. Hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink, — - 165°₅ - 175°.
 4. — , Tre-Blink, — - 175° - 184°₅.
 5. Hvidt, fast — - 184°₅ - 190°.
 6. Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink, — - 190° - 217°₅.
 7. Rødt, fast — - 217°₅ - 229°₅.
 8. Hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink, — - 229°₅ - 245°.
 9. Rødt, fast — - 245° - 258°.
 10. Hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink, — - 258° - 299°₅.
- Gruppe-Blinkene vises, som følger:
- Fem-Blink hver 15^s: Blink 0,7^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,7^s, Mørke 4,7^s.
- Fire-Blink hver 15^s: Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 5^s.
- Tre-Blink hver 15^s: Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 8^s.
- To-Blink hver 7,5^s: Blink 0,7^s, Mørke 1,7^s, Blink 0,7^s, Mørke 4,4^s.

Bifyret, der er et hvidt og rødt, fast Fyr, lyser ind over Vadderne i følgende Lysvinkler:

1. Hvidt i Pejll. fra 299°₅ til 32°.
 2. Rødt i — - 32° - 37°₅.
 3. Hvidt i — - 37°₅ - 46°.
 4. Rødt i Pejll. fra 46° til 56°.
 5. Hvidt i — - 56° - 86°₅.
- Rødt, rundt Taarn. Flammens Højde: Hovedfyret: 36 m, Bifyret: 25 m. Synsvide: Hovedfyret: Hvidt Lys 16 Sm, rødt Lys 12 Sm. Bifyret: 9 Sm.
- Taagesignalanlægget, der ligger paa 53° 47' 40" N. 7° 52' 35" E., c. 1,3 Sm W. t. N. for Fyrtaarnet, er anbragt paa en sort Jernmast med en sort Diamant paa Toppen. Taagesignalet gives med en elektromagnetisk Luftmembransender og bestaar af To-Tone hver 30^s: Tone 5^s, Pause 3^s, Tone 5^s, Pause 17^s. Svingningstallet: 1050 Svingninger pr. Sek.

(Kort Nr. 264.)

1139. Holland. Zeegat van Goeree. Beningen. Lystønder midlertidig ombyttet med Baaketønder.

(B. a. Z. Nr. 142/1612. s'Gravenhage 1927.)

Den sorte Lystønde Nr. 1, *Beningen*, er midlertidig ombyttet med en sort Baaketønde og den røde Lystønde Nr. 5 med en rød Baaketønde. c. 51° 47'₅ N. 4° 12'₅ E.

1140. Belgien. Schelde. Zeebrugge. Stormvarselsignaler.

(N. f. S. Nr. 21/2255. Berlin 1927.)

Stormvarselsignaler, der hidtil kun er bleven vist om Natten, hejses nu ogsaa om Dagen ved Lodsvagtstationen ved den indre Ende af den W-lige Bølgebryder i Zeebrugge Havn paa c. 51° 20' N. 3° 11' E.

1141. England. Hartlepool. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 1052. London 1927.)

1. Det hvide Fyr med En-Formærkelser paa c. $54^{\circ} 42' N.$ $1^{\circ} 11' W.$, paa *Town Moor*, c. $0,175$ Sm NW. for *The Heugh*, er permanent nedlagt.

2. Paa *The Heugh*, $0,365$ Sm $58\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Old Pier* Fyr, som ligger paa N.-Siden af Indløbet til *Commissioners Havn*, er tændt et nyt Fyr, som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 6^s . Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 13 Sm. Et hvidt, c. 13 m højt Jerntaarn.

(E. f. S. Nr. 22/958 1927. Kort Nr. 264.)

1142. Shetlands Øerne. North Unst Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 4. Edinburgh 1927.)

Den 1. September d. A. vil *North Unst* Fyr paa c. $60^{\circ} 51' N.$ $0^{\circ} 53' W.$ blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s , Blink 3^s , Mørke 1^s , Blink 3^s , Mørke 13^s . Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 263 og 283.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1143. Irske Hav. St. George-Kanal. Drivende Vragods.**

(N. t. M. Nr. 1069. London 1927.)

Den 23. Juni. Rundholt fastsiddende i overflydt Vragods. c. $51^{\circ} 54' N.$ $6^{\circ} 52' W.$

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1144. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1069. London 1927.)

Den 12. Juni 1927. Vraget af den vandfyldte 3-mastede Skonnert *Annabel Cameron*. c. $40^{\circ} 31' N.$ $32^{\circ} 34' W.$

Den 17. Juni 1927. Delvis overflydt Vrag af en Skonnert. c. $39^{\circ} 20' N.$ $34^{\circ} 00' W.$ W. for *Flores*.

(E. f. S. Nr. 21/1048 1927.)

1145. Island E.-Kyst. Fáskrudsfjördr. Hafnarnes Fyr. Brændetid forandret.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Brændetiden for *Hafnarnes* Fyr paa c. $64^{\circ} 52' N.$ $13^{\circ} 46' W.$ er fremtidig fra 15. Juli til 1. Juni.

(Kort Nr. 288 og 214.)

1146. Newfoundland E.-Kyst. Stevensons Øer. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1011. London 1927.)

Paa den W.-ligste af *Stevensons Øer* er paa $49^{\circ} 09' 36'' N.$ $53^{\circ} 24' 30'' W.$ tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver $2\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: c. 10 m. Hvid Fyrbaake.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1147. Columbia W.-Kyst. Isla Palmas. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1029. London 1927.)

Isla Palmas Fyr paa c. $3^{\circ} 54' N.$ $77^{\circ} 21' W.$ viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 6^s , Blink $0,6^s$, Mørke $5,4^s$. Iøvrigt uforandret.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1148. Baleariske Øer. Mallorca. Bahia de Palma. Porto Pi. Midlertidigt Fyr tændt.

(A. a. l. N. Nr. 24/643. Madrid 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1115 1927 meddeles, at det deri omtalte midlertidige Fyr paa $39^{\circ} 32' 51''$ N. $2^{\circ} 37' 23''$ E. er tændt og viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 8,5^s. Synsvide: 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 25/1115 1927.)

1149. Baleariske Øer. Ibiza. Isla Conejera. Midlertidigt Fyr tændt.

(A. a. l. N. Nr. 24/644. Madrid 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1116 1927 meddeles, at det deri omtalte midlertidige Fyr paa $38^{\circ} 59' 32''$ N. $1^{\circ} 12' 43''$ E. er tændt og viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 5,5^s. Synsvide: 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 25/1116 1927.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1150. Formosa E.-Kyst. So O Wan. Hokkaku. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1060. London 1927.)

Paa c. $24^{\circ} 36'$ N. $121^{\circ} 53'$ E., 0,1 Sm 111° fra *Pakuho o ausoa* Triangulationspunkt (115,8 m), er tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s. Flammens Højde: c. 56 m. Synsvide: 19 Sm. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 164° til 268° . 3. Hvidt i Pej. fra 303° til 73° .2. Rødt i — - 268° - 303° .

Hvidt, firkantet, 5,5 m højt Betontaarn.

1151. Kina. Shantung Forbjerg. Taagesignal.

(N. f. S. Nr. 21/2288. Berlin 1927.)

Paa c. $37^{\circ} 24'$ N. $122^{\circ} 42'$ E. afgives nu hver 1^m 30^s. Taagesignal, som følger: Tone 2^s, Pause 3^s, Tone 2^s, Pause 3^s, Tone 2^s, Pause 1^m 18^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1152. Tyskland. Radio-Stormvarsler.

(N. f. S. Nr. 21/2306. Berlin 1927.)

Radio-Stormvarsler indledes fremtidig ligesom de nautiske Radio-Meddelelser med CQ (til alle) og Begyndelsestegnet for Telegrafering: — . — . — . Derefter følger Ordet „*Funksturm*“ og derpaa Varslet.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 6. Juli 1927.

Nr. 27.

„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, 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.

1153. Østersøen. Drivende Miner.

(U. f. s. Nr. 25/2167 og 25/2168. Stockholm 1927.)

Den 16. Juni 1927. En drivende Mine observeret paa c. 57° 33' N. 19° 02' E.,
c. 7 Sm 17° fra *Östergarns Holme* Fyr.

Den 17. Juni 1927. En drivende Mine observeret paa c. 58° 56' N. 21° 26' E.,
c. 20 Sm W. for *Ristna* Fyr.

(E. f. S. Nr. 25/1074 1927.)

1154. Danmark. Hyllekrog S. t. W. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 24/1070 1927 meddeles, at den deri omtalte Undervandshindring paa c. 54° 31' N. 11° 29' E., c. 4 Sm 190° fra *Hyllekrog* Fyr, forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 24/1070 1927.)

1155. Sverige. Bottniske Bugt. Husum SE. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 26/2181. Stockholm 1927.)

En sort Stage med hvidt Bælte er udlagt paa 63° 17' 34" N. 19° 12' 34" E., NE.
for 5,5 m Grunden *Lejdströmsgrundet*.

1156. Finske Bugt. Drivende Mine.

(U. f. s. Nr. 26/2244 Stockholm 1927.)

Den 26. Juni 1927. En drivende Mine observeret paa c. 59° 08' N. 22° 21' E.,
c. 6 Sm 70° fra *Nekmangrund* Fyrskib.

1157. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Vulfsö NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 8/25. Reval 1927.)

En Lys- og Fløjtetønde, mærket *E. V. No. 130*, og som viser rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,7^s, er forsøgsvis udlagt paa 59° 36' 24" N. 24° 42' 50" E., 0,6 Sm 306½° fra *Vulfsö* Fyrbaake.

(E. f. S. Nr. 23/974 1927. Kort Nr. 268 og 276.)

1158. Estland. Finske Bugt. Reval-Bugt. Skydeøvelser.

(N. t. M. Nr. 9/22. Reval 1926.)

I Tiden fra den 1. August til den 1. November d. A. vil der om Natten blive afholdt Skydeøvelser i *Reval-Bugt* og *Indløbene* dertil.

Naar *Surop* Bagfyr viser rødt, fast Lys, er 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° 36' N. 24° 31' E. viser rødt Blink, er 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*.

Skiverne bliver udlagt inden for følgende Omraader:

1. Mellem 59° 39' N. og 59° 32',₅ N. samt mellem 24° 50' E. og 24° 31' E.
2. Mellem 59° 32',₅ N. og 59° 28' 40" N. samt mellem 24° 34' E. og 24° 14' E.
3. Mellem 59° 28' 40" N. og 59° 26' 10" N. samt mellem 24° 14' E. og 24° 20' 50" E.

1159. Letland. Riga-Bugt. Dünamünde. Uddybning. Midlertidigt Sømærke udlagt.

(N. t. M. Nr. 12/17. Riga 1927.)

I Forbindelse med Uddybningsarbejder i Nærheden af *Dünamünde* er der midlertidig udlagt en rød Tønde paa c. 57° 05',₀ N. 24° 01',₅ E.

1160. Letland. Indløbet til Riga-Bugt. Michailovsk Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 12/18. Riga 1927.)

I *Michailovsk* Fyr paa c. 57° 36',₁ N. 21° 58',₈ E. er indlagt en grøn Lysvinkel, som advarer imod *Lyserort-Rev*. Fyret lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pej. fra Land gennem E. til 101°.
2. Hvidt i — - 101° gennem S. til Kysten.

Fyrkarakteren er uforandret.

(Kort Nr. 268.)

1161. Letland. Lyserort-Rev. Sømærker atter udlagt.

(N. f. S. Nr. 27/2913. Berlin 1927.)

De to hvide Spirtønder med 1 nedadvendt Kost paa henholdsvis c. 57° 38',₁ N. 21° 36',₇ E. og c. 57° 38',₁ N. 21° 37',₁ E. er atter udlagt.

(Kort Nr. 268.)

1162. Letland. Libau. Fyr flyttet. Midlertidig Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 12/19. Riga 1927.)

1. Det grønne Blinkfyr paa Skillemolen paa c. 56° 32',₁ N. 20° 58',₉ E., som midlertidig var flyttet 18 m nærmere ind mod Kysten, er atter anbragt paa Yderenden af Molen.

2. Den røde Spidstønde, der midlertidig var udlagt 65 m uden for Yderenden af ovennævnte Mole, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 52/2360 1925 og 50/2267 1926. Kort Nr. 269.)

1163. Tyskland. Neukuhren. Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 21/2238. Berlin 1927.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa E.-Molen ved Havneindløbet til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 5,₅^s, Lys 1,₅^s, Mørke 0,₅^s, Lys 3^s, Mørke 0,₅^s. Fyret viser for Tiden hvidt, fast Lys. c. 54° 57' N. 20° 13' E.

(E. f. S. Nr. 52/2367 1926 og 6/207 1927. Kort Nr. 269.)

1164. Tyskland. Scholpin N. Vrag uskadelligjort. Vragafmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 27/2813. Berlin 1927.)

Vraget, der ligger sunket paa c. 54° 49' N. 17° 15' E., 6 Sm N. for *Scholpin* Fyr, er uskadelligjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 15 m. Vraglystønden er inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/931 1927. Kort. Nr. 269.)

1165. Tyskland. Femer-Bælt. Fyrskibet Fehmarnbelt midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 27/2815. Berlin 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1088 1927 meddeles, at den deri omtalte midlertidige Ombytning af Fyrskibet *Fehmarnbelt* paa c. 54° 36' N. 11° 09' E. med et Reservefyrskip har fundet Sted.

(E. f. S. Nr. 24/1088 1927.)

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

1166. Danmark. Sundet. Flinteren. 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. 288.)
1167. Sverige. Sundet. Malmö. Vrag afmærket.
(U. f. s. Nr. 26/2194. Stockholm 1927.)
En Pram, hvorover mindste Dybde er 5 m, ligger sunket i $7,5$ m Vand paa $55^{\circ} 38' 18''$ N. $13^{\circ} 00' 12''$ E. En grøn Vragprik med 1 grønt Flag er udlagt W. t. S. for Vraget.
1168. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Ved Opmaalingen den 29. Juni d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,3$ m i E.-Siden af Renden, $6,2$ m i Midten af Renden og $5,3$ m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 24/1034 1927.)
1169. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Faaborg-Fjord. Lystønder atter udlagt.
Samtlige Lystønder ved *Faaborg-Fjord* er atter udlagt paa Station.
Faaborg: c. $55^{\circ} 05',6$ N. $10^{\circ} 15',5$ E.
(E. f. S. Nr. 21/912 1927.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1170. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Midlertidig Afmærkning.
Under K. D. Y.'s Kapsejladser i *Horsens-Fjord* den 23. og 24. Juli d. A. udlægges følgende Vagere for at afmærke dels Landgrunden mod N. og S. og dels W.-Kant af *Sælgrund* for de deltagende Fartøjer:
1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 51' (21'')$ N. $9^{\circ} 58' (16'')$ E. i c. 4 m Vand S. for *Brakør Skov E.-Pynt.*
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 51' (32'')$ N. $9^{\circ} 59' (23'')$ E. i c. 4 m Vand S. for *Vaarsø-Kalb.*
3. En hvid Stage med 2 Halmviske paa $55^{\circ} 50' (34'')$ N. $9^{\circ} 59' (42'')$ E. i c. 4 m Vand i Baakelinien W. for *Sælgrund.*
4. En hvid Stage med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 49' (57'')$ N. $9^{\circ} 59' (32'')$ E. i c. 4 m Vand ud for *Dysbjerg* for Enden af den fremskydende Hage.
De midlertidige Sømærker vil blive inddraget snarest efter den 24. Juli d. A. uden nærmere Bekendtgørelse.
1171. Sverige. Kattegat. Fladen. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(U. f. s. Nr. 26/2195. Stockholm 1927.)
Omkring den 1. August d. A. ombyttes Fyrskibet *Fladen* paa c. $57^{\circ} 13'$ N. $12^{\circ} 51'$ E. midlertidigt med Fyrskibet *Nr. 10 Reserv.*, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren er uforandret. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Taagesignal med Luftmembran, Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal. Taagesignal afgives med Tyfon, Fire-Stød hver 1^m , Stød 3^s , Pause $1,5^s$, Stød 3^s , Pause $1,5^s$, Stød 3^s , Pause $1,5^s$, Stød 3^s , Pause $43,5^s$.
1172. Sverige. Kattegat. Vinga-Ungar NW. Lys- og Fløjtetønde med Undervandsklokke atter udlagt.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)
Lys- og Fløjtetønden med Undervandsklokke paa c. $57^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 35'$ E., NW. for *Vinga-Ungar*, er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 20/837 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1173. Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbragt.

Ombord i Fyrskibet *Horns-Rev* paa $55^{\circ} 33'$ ($57''$) N. $7^{\circ} 19'$ ($45''$) E. er nu anbragt et Undervandstaagesignal og et Radiotaagesignal.

Undervandstaagesignalet afgives med Membranhydrofon saaledes: Tre lange Toner, en kort, en lang og en kort Tone (Bogstaverne OR — — — . — .) hver 1^m . Tonehøjde: 1050 Svingninger pr. Sek.

Radiotaagesignalet: Bogstaverne HORNS R (. . . . — — — — —), efterfulgt af 15 Prikker, hver 3^m . Bølgelængde: 950 m. Tonehøjde: 1000 Svingninger pr. Sek. Signalet afgives med Tonegnistsender. Samtidig med den sidste Prik i Radiosignalet sidste R begynder hvert 3die Undervandstaagesignal.

(E. f. S. Nr. 24/1042 1927. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr.-Fort. Nr. 39.)

1174. Danmark. Graadyb Fyrskib. Fyr tændes i usigtbart Vejr.

Naar Lufttaagesignalet i *Graadyb* Fyrskib paa $55^{\circ} 20'$ ($02''$) N. $8^{\circ} 04'$ ($41''$) E. afgives om Dagen paa Grund af usigtbart Vejr, holdes Fyret tændt.

(E. f. S. Nr. 26/1137 1927. Danske Lods, Side 96. Fyr.-Fort. Nr. 2.)

1175. Danmark. Graadyb. Tørre-Bjelke. Sømærke flyttes.

I Løbet af den nærmeste Tid flyttes den hvide Stumptønde med 3 nedadventede Koste, *Tørre-Bjelke*, c. 50 m i Retningen 143° saaledes, at den kommer til at ligge i c. 10 m Vand paa $55^{\circ} 27'$ ($30''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($30''$) E.

(E. f. S. Nr. 25/1094 1927. Kort Nr. 308, 245 og 255. Søm.-Fort. Side 22 Nr. 10.)

1176. Holland. Ameland. Ballum. Baake nedrevet.

(B. a. Z. Nr. 142/1611. s'Gravenhage 1927.)

Ballum Baake paa c. $53^{\circ} 27',5$ N. $5^{\circ} 41'$ E. er nedrevet og vil ikke blive genopført.

1177. Holland. Schelde. Vlissingen. Fyr midlertidig slukket. Lystønde midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 1084. London 1927.)

1. Det grønne, faste Fyr paa E.-Siden af Indløbet til Yderhavnen, samt det hvide, faste Fyr ved E.-Siden af Yderhavnen, tæt ved Redningsbaadsstationen, er for Tiden slukket. Yderhavnen: c. $51^{\circ} 27'$ N. $3^{\circ} 36'$ E.

2. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er midlertidig udlagt paa $51^{\circ} 26' 26''$ N. $3^{\circ} 36' 23''$ E.

1178. England. Ramsgate Anduvning. Afmærkning forandret. Ledefyr flyttet.

(N. t. M. Nr. 35. Trinity House, London 1927 og N. t. M. Nr. 1079. London 1927.)

Paa Grund af Tilsanding i *Old Cudd Channel* ved Anduvningen til *Ramsgate* er følgende Forandringer foretaget:

1. Sort- og hvidternet Stumptønde *Quern Buoy* er flyttet $0,1$ Sm NW. efter og ligger nu paa c. $51^{\circ} 19'$ N. $1^{\circ} 26'$ E., 1 Sm 138° fra *St. George Kirke, Ramsgate*.

2. Sort Spidstønde *Dike Buoy*, c. $0,1$ Sm NE. for den i Pkt. 1 nævnte Tønde, er permanent inddraget.

3. Det bageste Ledefyr er flyttet SW. efter og staar nu $0,26$ Sm 289° fra Forfyret paa W.-Molen. Fyrene overet i Pejling 289° leder gennem Indløbet.

1179. England. Themsen Anduvning. Shingles Bank NW. Grund udvider sig.

(N. t. M. Nr. 1082. London 1927.)

Det meddeles, at Grunden udvider sig langs NW.-Kanten af *Shingles Bank*. Forholdene vil blive undersøgt.

N. *Shingles Buoy*: c. $51^{\circ} 32'$ N. $1^{\circ} 14'$ E.

1180. England. Cross Sand Fyrskib. Taagesignal forandres ikke.

(N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1927.)

E. f. S. Nr. 20/845 1927 annulleres, idet den deri bebudede Forandring af Taagesignalet ombord i Fyrskibet *Cross Sand* paa c. $52^{\circ} 38'$ N. $1^{\circ} 56'$ E. er opgivet.

(E. f. S. Nr. 20/845 1927. Kort Nr. 264.)

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1926

- 12/577 *Wustrow NW. Vraget af Motorskonnert „Gaarden“.*
46/2127 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sømærker udlagt til Forsøg.*
48/2183 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Midlertidigt Fyr tændt.*

1927

- 2/38 *Sverige. Kalmarsund. Dämman Fyr. Taagesignal forandres.*
4/111 *Sverige. Bussan Fyr forandres.*
4/112 *Sverige. Stora Juten Fyr forandres.*
4/115 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Simpnäsclubb. Taagesignal forandres.*
5/155 *Sverige. Lamskär norra og södra Fyr forandres.*
5/160 *Sverige. Bottniske Bugt. Bremö Fyr. Taagesignal forandres.*
11/406 *Finland. Åbo Skærgaard. Fyr midlertidig slukket.*
12/470 *Østersøen. Smygehuk E. t. S. Vrag af Skonnert „Karen“.*
13/478 *Sverige. Öland E.-Kyst. Segerstad Fyr forandres.*
14/514 *Sverige. Trutbådan Fyr forandres.*
15/557 } *Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder.*
16/614 } *Advarsel. Fyr holdes midlertidigt slukket.*
16/601 *Sverige. Karlskrona Æsten. Lystønde og Klokketønde flyttes.*
16/602 *Sverige. Öland W.-Kyst. Stora Rör. Havnefyr midlertidig borttaget.*
16/603 *Sverige. Golland NE.-Kyst. Bungenäs. Nyt Fyr tændes.*
16/604 *Sverige. Vitskär Fyr nedlægges midlertidigt.*
16/605 *Sverige. Örskälen. Ledskär Fyr forandres.*
16/616 *Rusland. Finske Bugt. Seiskari N. Vrag.*
18/703 *Sverige. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
20/711 *Finland. Ålands Skærgaard. Fyrskibet Storbrotten. Oplysning om Taagesignal.*
20/824 *Sverige. Hartzö—Enskär. Fyr forandres.*
20/827 *Sverige. Bottniske Bugt. Fyrene Härnö og Åstholmsudde forandres. Nyt Fyr tændes Härnöclubb.*
21/873 *Sverige. Golland W.-Kyst. Visby. Fyrbelysning og Afmærkning forandres. Fyr midlertidig slukket.*
21/876 *Estland. Finske Bugt. Reval Red. Vims. Forfyr midlertidig slukket.*
24/1016 *Sverige. Hävringe. Fyrskib udlægges.*
25/1079 *Finland. Finske Bugt. Fyrskibet Verkkomatala. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*
25/1084 *Tyskland. Rügen E. Stubbenkammer. Afmærkning forandres.*
27/1157 *Estland. Finske Bugt. Vulfö NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt til Forsøg.*
27/1158 *Estland. Finske Bugt. Reval-Bugt. Skydeøvelser.*
27/1163 *Tyskland. Neukuhren. Fyr forandres.*

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

1926

- 16/743 *Danmark. Sundet. København. Nordre Toldbod. Ny Kajmur. Midlt. Afm.*
22/992 *Sverige. Sundet. Skanör. Indsejlingsrende. Dybde aftaget.*
33/1432 *Danmark. Store-Bælt. Broen. Undervandshindring.*
33/1482 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Udvidelsesarbejder. Midlt. Fyrbelysning.*
42/1877 *Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod Stenfiskeri.*
43/1929 *Sverige. Sundet. Barsebäck. Havnefyr forandres.*

1927

- 1/16 *Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke udlagt.*
 2/67 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Afmærkning midlertidig fjernet.*
 5/199 *Danmark. Sundet. Helsingør. Vrag „Tapperheten“.*
 8/286 *Danmark. Sundet. Lous-Flak. Vrag forgæves eftersøgt.*
 8/313) *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrskibet Drogden flyttet midlertidigt. Midlertidig Afmærkning. Signal fra Uddybningsmaskinen.*
 9/324) *Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Vrag af Motorskonnert „Dronning Dagmar“.*
 9/325 *Danmark. Sundet. Drogden. Sønder-Dyb. Afmærkning ved Losseplads. Advarsel.*
 9/359 *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
 14/524 *Sverige. Sundet. Falsterbo. Fyr forandres.*
 15/562 *Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Avernakø W. Vrag.*
 15/565 *Danmark. Sundet. Middelhavets-For Fyr. Taagesignal forandres.*
 24/1030 *Danmark. Sundet. Tre Kroner Fyr. Taagesignal forandres.*
 24/1031 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesteen N. Sømærke ombyttes med Lys- og Klokketønde.*
 24/1032 *Danmark. Sundet. Stevns Fyr forandres.*
 24/1033 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Taksensand Fyr forandres.*
 24/1037 *Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.*
 26/1132

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1926

- 33/1435 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev. Vrag af Motorsmakke „Agra“.*
 36/1583 *Sverige. Kattegat. Klåback Fyr forandres 1927.*
 36/1620 *Danmark. Kattegat. Læsø-Trindel Fyrskib. Fyr tændes forsøgsvis i diset Vejr.*
 39/1719 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund S. Gennemsejlingsaa bning i Jernbanebro flyttes.*
 41/1822 *Danmark. Kattegat. Tangen N. Undervandshindring. Forgæves eftersøgt.*
 47/2172 *Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Vrag.*
 49/2235 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Ebbelykke-Rev W. Vrag.*

1927

- 2/69 *Danmark. Kattegat. Skagen. Lodsdamper inddraget.*
 4/121 *Sverige. Skagerrak. Grisbådarne Fyrskib. Fyrkarakter forandres.*
 4/150 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnemole forlænges. Særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny Havnemole under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 8/289 *Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Haadsund. Jernbanebro under Ombygning. Advarsel.*
 11/413 *Danmark. Kattegat. Tunø S. Kirkegrund SE. Undervandshindring.*
 11/437 *Danmark. Kattegat. Søby Havn. Fyr midlertidig slukket.*
 14/527 *Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Fløjtetønde midlertidig inddraget.*
 14/529 *Norge. Skagerrak. Fyr slukkes midlertidigt.*
 14/546 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.*
 15/599 *Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib. Midlertidigt Sømærke til Opmaalingsbrug.*
 18/720 *Sverige. Kattegat. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
 19/775 *Sverige. Kattegat. Fladen. Lys- og Fløjtetønde udlægges.*
 20/838 *Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Fyrene Lilla Varholmen, Hällsö og Stuvö forandres.*
 26/1133 *Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.*
 27/1171. *Sverige. Kattegat. Fladen. Fyrskib ombyttes midlertidig.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1926

- 41/1836 *England. Humber. Skibsfartshindring.*
 46/2099 *Shellandsøerne. Lerwick. Twageos Fyr upaalideligt.*

1927

- 6/217 *Norge. Lister. Brekneholmen Fyr ødelagt.*
 14/534 *England. Would Fyrskib forandres.*
 17/682 *England E.-Kyst. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
 20/843 *England. Harwich. Uddybnings- og Dykkerarbejder m. m. Advarsel.*
 20/844 *England. Outer Gabbard Fyrskib forandres.*
 20/847 *Skotland. Munden af Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.*
 21/887 *England. South Winterton Ridge Lystønde forandres.*
 24/1043 *Danmark. Graadyb. Skallingen Fyr forandres.*
 24/1046 *Skotland. Rattray Head. Taagesignal midlertidig upaalideligt.*
 26/1142 *Shellandsøerne. North Unst Fyr forandres.*

Island og Færøerne.

1926

- 23/1044 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavík.* Ny Mole opføres. Uddybning.
 29/1287 *Island NE.-Kyst. Langanes. Skálar.* Varder opføres.
 32/1423 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavík.* Midlertidigt Fyr tændt.
 36/1610 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavík.* Vragafmærkning. Fyr midlertidig forandret.

1927

- 22/948 *Island S.-Kyst. Dyrhólaey (Portland).* Nyt Fyr opføres.
 24/1049 *Færøerne. Suderø. Vaag-Fjord.* Nyt Fyr tændes.
 24/1050 *Færøerne. Suderø. Tranqisvaag. Galgetange* Ledefyr forandres.
 24/1051 *Færøerne. Store-Dimon.* Nyt Fyr tændes.
 24/1052 *Færøerne. Vaagø. Slettenæs.* Nyt Fyr tændes.
 24/1053 *Færøerne. Kalso. Kadlur.* Nyt Fyr tændes.
-

1181. **England. Smith's Knoll Fyrskib forandres ikke.**
 (N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1927.)
 E. f. S. Nr. 20/846 1927 annulleres, idet den deri bebudede Forandring af *Smith's Knoll* Fyrskib paa c. 52° 43' N. 2° 17' E. er opgivet.
 (E. f. S. Nr. 20/846 1927. Kort Nr. 264.)

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

1182. **Frankrig. Paimpol Vig. Portzdon Fyr lyser atter normalt.**
 (A. a. N. Nr. 69/1365. Paris 1927.)
Portzdon Fyr paa c. 48° 47',₆ N. 3° 01',₆ W. lyser atter med sin rigtige Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 15/583 1927.)
1183. **England W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Port Talbot. Oplysning om Taagesignaler.**
 (N. t. M. Nr. 997. London 1927.)
1. Taagesignalet med Gongong fra S.-lige Bølgebryder, c. 0,₂ Sm W. for *New Wet Dock* Dokport, er nedlagt. c. 51° 35' N. 3° 48' W.
 2. Et elektrisk Taagesignal med Klokke er oprettet tæt ved det røde og hvide Fyr med En-Formærkelser paa Yderenden af *South Pier*. Taagesignalet afgives kun lejlighedsvis.
1184. **England W.-Kyst. Wales SW.-Kyst. Milford Haven. Fyr nedlagt.**
 (N. t. M. Nr. 1035. London 1927.)
 Det hvide, faste Fyr, der vistes fra en Baad ved Yderenden af Beddingen, c. 0;₁₅ Sm E. for *Neyland Point*, er permanent nedlagt. c. 51° 42' N. 4° 56' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

1185. **Frankrig. Anse de Benodet Anduvning. Ile aux Moutons S. Grunde.**
 (N. t. M. Nr. 1044. London 1927.)
1. En 4,₆ m Grund, Klippe, er fundet paa c. 47° 46' N. 4° 01' W., 0,₇₈ Sm 147½° fra *Ile aux Moutons* Fyr.
 2. En 7,₃ m Grund, Klippe, er fundet 0,₂₄ Sm 131° fra *Ile aux Moutons* Fyr.
1186. **Spanien NW.-Kyst. Kap Villano N. Dybde aftaget.**
 (N. t. M. Nr. 1057. London 1927.)
 En Dybde paa 75 m rapporteres at være fundet paa c. 43° 39' N. 9° 16' W., c. 30 Sm N. for Kap *Villano*.

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

1187. **Uruguay. Kap Polonio S. Urent Vand findes ikke.**
 (N. t. M. Nr. 1030. London 1927.)
 Det urene Vand, der var rapporteret at findes paa c. 34° 33' S. 53° 53' W., c. 10 Sm S. for Kap *Polonio*, er forgæves eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 32/1413 1926.)

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

1188. **Røde Hav W.-Kyst. North Jumna Shoal. Baake opført.**
 (N. t. M. Nr. 1052. London 1927.)
 Paa Midten af *North Jumna Shoal* er rejst en c. 4½ m høj, rød Stage med sort Tromme. c. 19° 27' N. 37° 43' E.
1189. **Røde Hav W.-Kyst. Dar-ah-Terás Island NW. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1052. London 1927.)
 En 10,₁ m Grund, c. ½ Sm i Udstrækning, rapporteres at ligge paa 18° 39' 30" N. 38° 09' 00" E., c. 3¾ Sm NW. for Øen.

1190. Røde Hav W.-Kyst. Ras Shakal. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 1052. London 1927.)

En c. 5 m høj Murbaake er opført paa Spidsen af Revet, 3,8 Sm 321½° fra *Shatira Island* +. c. 18° 19' N. 38° 19' E.**1191. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Obbia. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 140/267. Genua 1927.)

Obbia Fyr paa c. 5° 22' N. 48° 31' E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, Blink 2^s, Mørke 1^s, Blink 2^s, Mørke 3^s. Synsvidde: 10 Sm.
(E. f. S. Nr. 10/390 1927.)**1192. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Kisimayu Bugt Anduvning. Tønde forsvundet.**

(N. t. M. Nr. 1048. London 1927.)

Tønden med Topbetegnelse paa c. 0° 22' S. 42° 38' E., ved N.-Siden af *Vulture Patch* og c. 4¼ Sm NE. for *Kisimayu Island* Fyr, er forsvundet.**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korts eller
Bogs Nr.*England:*

- T Supplement No. 8 to Norway Pilot, Part I.
 T Supplement No. 5 to Bay of Bengal Pilot.
 N 5018 Diagram for finding height of tide at times between high and low water.
 R 342 Nova Scotia. Port Medway to Lunenburg.
 R 343 Nova Scotia. Lunenburg to Mars head.
 R 863 Hudson bay and strait.
 R 1951 England. Liverpool bay.
 R 3170 Antarctic Ocean, Sheet 1.
 R 3171 Antarctic Ocean, Sheet 2.
 R 3172 Antarctic Ocean, Sheet 3.
 R 3173 Antarctic Ocean, Sheet 4.
 R 3174 Antarctic Ocean, Sheet 5.
 R 3175 Antarctic Ocean, Sheet 6.
 R 3176 Antarctic Ocean, Sheet 7.
 R 3177 South Polar Chart (Ross sea to South Pole).
 R 3206 Antarctic Ocean, Sheet 8.
 N Eastern Archipelago Pilot, Vol. IV 1927.
 † China Sea Pilot, Vol. II 1915.
 N 1240 South Polar chart.
 N 1605 River Thames entrance. Edinburgh channels.
 N 1799 Anchorages on the north coast of Panama. Boca del Drago. Boca del Toro. Bluefields creek.
 N 2127 Atlantic ocean.
 N 2216 The Baltic sea, Little Belt. Gjenner fiord.
 N 2401 The Bosporus. Beikos, Umur and Buyukdéré bays.
 † 1240 South Polar chart.
 † 1794 West Indies. Tiger channel.
 † 1799 West Indies. Boca del Drago. Boca del Toro.
 † 2127 Atlantic ocean.

Sverige:

- N 63 a Östersjön, Enskär—Häradskär. Med Specialkort: a) hamnarna Valdemarsvik og Djurö, b) farlederna Arkö—Finnfjärden, Emtö—Kråkmarö, Rimö—Färholmen, Logen—Arkö, W. om Flatskär, i Lagnöström, i Krogsmålaströmmen, i Brändösund, i Gränsösund, i Ettersundet og ved Fläsköarna, Stegeborg samt Hävringe.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 13. Juli 1927.

Nr. 28.

„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* Punktets 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.

1193. Østersøen. Drivende Mine.

(U. f. s. Nr. 27/2318. Stockholm 1927.)

Den 2. Juli 1927. En drivende Mine observeret paa c. $59^{\circ} 29',_5$ N. $19^{\circ} 50',_0$ E.,
c. 10 Sm 75° fra Fyret *Scenska Högarna*.

Ifølge Meddelelse fra *Stockholm* Radiostation den 4. Juli d. A. er ovennævnte Mine forgæves eftersøgt.

1194. Østersøen. Ystad S. Vrag afmærket.

(Telegram fra Løds-kaptajnen i Malmö.)

Et Vrag er fundet paa $55^{\circ} 18' 15''$ N. $13^{\circ} 48' 00''$ E. Mindste Dybde over Vraget, der ligger sunket i 38 m Vand, er 3 m over Stormasten. En Vragvager med 1 grønt Flag og en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 4^s , er udlagt henholdsvis c. 25 m og c. 45 m SSW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 12/470 1927.)

1195. Sverige S.-Kyst. Sandhammaren. Reservetaagesignal med Kanon ophører.

(U. f. s. Nr. 21/1732. Stockholm 1927.)

Bestemmelsen om, at Taagesignal afgives med Kanon, et Skud hver 15^m , naar Sirenen ved *Sandhammaren* Fyr paa c. $55^{\circ} 23'$ N. $14^{\circ} 11'$ E. er i Uorden, ophæves den 1. Februar 1928.

(Danske Lods, Side 419.)

1196. Sverige E.-Kyst. Bussan Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/2254. Stockholm 1927.)

I *Bussan* Fyr paa $57^{\circ} 39' 34''$ N. $16^{\circ} 46' 08''$ E. er anbragt en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 235° og 247° . Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 4/111 1927.)

1197. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Fyrbelysning forandret. Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 27/2255. Stockholm 1927.)

1. Fyret *Visby hamn nedre* er flyttet til $57^{\circ} 38' 21''$ N. $18^{\circ} 17' 13''$ E. paa SW.-Hjørnet af *Holmen* og Fyret *Visby hamn øvre* er flyttet c. 40 m NNE. efter til $57^{\circ} 38' 23''$ N. $18^{\circ} 17' 27''$ E. Fyrene er nu overet i Pejling 75° og Afstanden imellem dem 240 m. Flammens Højde i de to Fyr er henholdsvis $10,5$ m og 20 m. Iøvrigt er Fyrene uforandret. Fyrene er atter tændt.

2. Fyret *Visby* paa $57^{\circ} 38' 16''$ N. $18^{\circ} 17' 15''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , og lyser, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra 55° til c. 73° . c. Rødt i Pej. fra c. 91° til c. 210° .
 b. Hvidt i — - c. 73° - c. 91° . d. Hvidt, uforstærket i Pej. fra c. 210° til c. 254° .
 Omkring den 1. August d. A. vil Fyret blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s.
 (E. f. S. Nr. 21/873 1927. Kort Nr. 268.)

1198. Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet til Sandhamn. Almagrundet Fyrskib NW. Sømærker udlagt til Forsøg.

(U. f. s. Nr. 22/1818 og 23/1913. Stockholm 1927.)

Som Forsøgsafmærkning er udlagt 8 forskellige Sømærker omkring 10,7 m Grunden paa $59^\circ 09' 12''$ N. $19^\circ 07' 25''$ E., 0,4 Sm NW. for Fyrskibet *Almagrundet*. Sømærkerne, der er udlagt N., S., E. og W. for Grunden, har for de inderstes Vedkommende en Afstand fra hverandre i N.—S. og E.—W. af c. 100 m.

a. N. for Grunden er udlagt en sort Stage, hvis nederste Del er hvid, og som er forsynet med 2 sorte Kegler med Spidserne fra hinanden.

c. 20 m N. for nævnte Stage er udlagt en sort Stage med 2 sorte Balloner.

b. E. for Grunden er udlagt en rød Stage med hvidt Bælte og 1 rød Ballon.

c. 20 m E. for nævnte Stage er udlagt en sort Stage med hvidt Bælte og 1 sort Ballon.

c. S. for Grunden er udlagt en rød Stage, hvis nederste Del er hvid, og som er forsynet med 2 sorte Kegler med Spidserne mod hinanden.

c. 20 m S. for nævnte Stage er udlagt en rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 rød Ballon.

d. W. for Grunden er udlagt en sort Stage med hvidt Bælte og 1 opadvendt Kost.

c. 20 m W. for nævnte Stage er udlagt en rød Stage med 1 nedadvendt Kost.

Den kongelige, svenske Lodsstyrelse anmoder Skibsførere, der passerer Indløbet til *Sandhamn*, om at iagttage ovennævnte Sømærker for at se hvilken Slags Sømærker, der er mest synlige.

De værdifuldeste Observationer er de, som udføres paa de under de raadende Sigtbarhedsforhold længste Afstande, hvorpaa man med blotte Øjne tydelig kan skelne Sømærkernes Topbetegnelse og Farve.

Ved Indsendelsen af Iagttagelserne anmodes man om at opgive den omtrentlige Afstand mellem Iagttageren og Sømærkerne samt Oplysning om Sigtbarheden og Belysningsforholdene.

Saalænge Forsøgene varer, anmodes Skibsførerne om Natten om enten at gaa E. om *Almagrundet* Fyrskib eller saa langt W. om, at de udlagte Sømærker ikke bliver oversejlet.

1199. Sverige. Stockholm Skærgaard. Brødstycket Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/2331 Stockholm 1927.)

Fyret *Brødstycket* paa $59^\circ 25' 28''$ N. $18^\circ 24' 30''$ E. viser nu rødt Et-Blink i Pejlinger fra 135° til 180° . Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 26/1128 1927.)

1200. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibet Finngrundet. Fyrskib og Taagesignaler forandres.

(U. f. s. Nr. 25/2080. Stockholm 1927.)

Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^\circ 02'$ N. $18^\circ 31'$ E., der for Tiden er inddraget og erstattet med Fyrskibet *Nr. 24 Reserv* (E. f. S. Nr. 13/508 1927), vil i Løbet af Sommeren undergaa flere Forandringer.

Fyrskibet forsynes med en taarnlignende Fyrmast og to Signalmaster, hvoraf den agterste skal have Ballon paa Toppen.

Fyrkarakteren bliver uforandret.

Taagesirenen ombyttes med en Nautofon, der skal give Fire-Stød hver 30^s, hvert Støds Varighed 2,5^s, Ophold mellem Stødene 2^s.

Undervandstaagesignal afgives med Undervandsmembransender, 4 tæt paa hverandre følgende Toner hver 30^s.

Radiotaagesignal hver 1^m, Bogstavet J (. — —) givet 2 Gange umiddelbart efterfulgt af 15 Prikker med 1,3^s. Mellemlum mellem Prikkerne.

Undervandssignalet begynder samtidig med at den sidste Streg i Radiosignalets J slutter. Antallet af Prikker, som høres efter at Bogstavet J er givet to Gange og til Undervandssignalet høres lyde, angiver Afstanden til Fyrskibet i Sømil.

Hvis Nautofonen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Sirene med en noget lavere Tone end Nautofonens, Fire-Stød hver 30 s., hvert Støds Varighed 2 s., Ophold mellem Stødene 2 s. Kommer endelig Sirenen i Uorden, gives Taagesignal med Klokke, 4 tætt paa hverandre følgende Slag hver 30 s.

De ovennævnte Forandringer ventes at være udført, saaledes at Fyrskibet atter kan udlægges paa Station omkring den 1. November d. A.

1201. Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Vedbanken. Sømærkes Plads.

(U. f. s. Nr. 27/2252. Stockholm 1927.)

Stagen, der i Kortet er angivet at ligge paa 62° 47' 26" N. 17° 56' 23" E., ligger i Virkeligheden paa 62° 47' 50" N. 17° 56' 00" E.

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

1202. Sverige. Sundet. Malmö. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 27/2268. Stockholm 1927.)

Vraget af Prammen, der ligger sunket paa 55° 38' 18" N. 13° 00' 12" E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 7 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1167 1927. Kort Nr. 249 og 210.)

1203. Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Oplysninger om Vrag.

(U. f. s. Nr. 27/2267. Stockholm 1927.)

Mindste Dybde over Vraget af den 4-mastede Motorskonnert *Dronning Dagmar*, der ligger sunket i 6,7 m Vand paa 55° 23' 09 N. 12° 48' 24" E., er nu 1,8 m. Fokkemasten er bortdrevet. Den grønne Vragprik med 1 grønt Flag c. 30 m SW. t. W. for Vraget forbliver ude.

(E. f. S. Nr. 9/325 1927. Kort Nr. 249, 210, 291, 278 og 280.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1204. Danmark. Kattegat. Tisvilde. Skydning.

Mellem *Tisvilde-Hegn* og *Liseleje* vil der i August og September d. A. blive foretaget Skarpskydning ud over Søen paa følgende Dage:

Den 18., 22., 23., 24., 26., 27., 29. og 31. August, den 2., 3., 5. og 7. September.

I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 3500 m fra Kysten.

Rød- og hvidmalede Mærkebøjer er saavidt muligt i hele Øvelsesperioden 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 de 2 Flagstænger, der staar c. 800 m fra Kysten, den ene c. 900 m E. for *Liseleje*, den anden c. 900 m SW. for *Støngehuset* (i den W.-lige Ende af *Tisvilde-Hegn*), samt paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen c. 600 m NNE. for *Liseleje*.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

Bekendtgørelse om Afløsning af Terrænet og det paagældende Farvand bliver udstedt af Politimestrene i *Frederiksværk* og *Hillerød* m. v.

Tisvilde-Hegn: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

1205. Danmark. Kattegat. Isefjord. Nykjøbing Havn. Varpetønde udlagt.

En Varpetønde er udlagt 100 m SE. for det grønne, faste Fyr paa S.-lige Møle-
hjørne ved W.-lige Havnebassin.

Det grønne, faste Fyr: 55° 54' (48") N. 11° 40' (45") E.

(Kort Nr. 267. Havne-Lods, Side 134 og 135.)

1206. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Lystønde inddrages midlertidigt.
Lystønden *Aarhus* paa $56^{\circ} 09' (54'')$ N. $10^{\circ} 13' (58'')$ E. vil paa Grund af Eftersyn midlertidig blive inddraget fra den 20. d. M. for et Tidsrum af c. 8 Dage.

1207. Danmark. Kattegat. Ebeltoft-Vig. Skydning.

I Terrænet om *Fuglsø* paa Mols vil der blive afholdt Skarpskydning med Kanoner i Dagene 25.—29. Juli, og med Geværer fra den 22.—26. August d. A. Skydningerne foretages fra Kl. 1000 til Kl. 1500 i Terrænet mellem *Bogens Sø*, *Elbjerg*, *Fuglsø* og *Fuglvad*, hvilket Terræn tillige med Stranden der ud for er afspærret i Skydetiden.

Projektiler eller Sprængstykker af saadanne vil kunne falde i *Ebeltoft-Vig* indtil flere km fra *Molskysten*.

Paa Skydedagene vil der blive hejst rødt Flag med hvid Spunds mindst 1 Time før Skydningernes Begyndelse paa *Elbjerg* NW. for *Fuglsø* og paa Bakken E. for *Særbæk* Dampskibsbro. Naar Dagens Skydninger er endt, nedhales Flagene.

Særbæk Bro: c. $56^{\circ} 10',_3$ N. $10^{\circ} 31',_6$ E.

Yderligere foretages Skarpskydning med Geværer i Dagene 5.—10. August d. A. mellem Kl. 1000—1500 i Terrænet mellem *Vigabet* og *Fuglvad*, E. for Vejen *Borup—Begtrup*. Terrænet er afspærret i Skydetiden, og der vil blive hejst rødt Flag med hvid Spunds paa Bakkerne ved *Ryes Skanse* og S. for *Fuglvadgaard*.

1208. Sverige. Kattegat. Klåback Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/2269. Stockholm 1927.)

Klåback Fyr paa $57^{\circ} 09' 15''$ N. $12^{\circ} 06' 34''$ E. lyser nu, som følger:

- a. Hvidt i Pejll. fra 333° til 157° . c. Rødt, uforstærket i Pejll. fra 177° til 313° .
b. Rødt i — - 157° - 177° . d. Rødt i Pejll. fra 313° til 333° .

Synsvidde for rødt Lys: 9 Sm. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 36/1583 1926. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 226.)

1209. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $6,0$ m, i *Salthundeholm-Løb*: $4,2$ m, i *Gaaseholm-Løb*: $2,2$ m, i *Svanholm-Løb*: 1 m og i *Kobberø-Løb*: $3,1$ m. Der er saaledes for Tiden $6,0$ m Dybde ind til *Thyborøn* Havn og $4,2$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 23/985 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1210. Nordsøen. Drivende Mine.

(B. a. Z. Nr. 152/1717. s'Gravenhage 1927.)

Den 4. Juli 1927. En drivende Mine er observeret paa c. $53^{\circ} 04'$ N. $4^{\circ} 25'$ E., W. for *Texel*.

1211. Nordsøen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1156. London 1927.)

Den 7. Juli 1927. Vraget af en Lægter flydende i Vandskorpen. c. $51^{\circ} 45'$ N. $2^{\circ} 25'$ E., NW. for *N. Hinder* Banke.

1212. Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal endnu ikke anbragt.

E. f. S. Nr. 27/1173 1927 annulleres, da det deri omtalte Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal endnu ikke er anbragt ombord i *Horns-Rev* Fyrskib paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 20'$ E.

Nærmere Meddelelse vil fremkomme.

(Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr.-Fort. Nr. 39.)

1213. Holland. Hoek van Holland. Maas Fyrskib atter udlagt.

(B. a. Z. Nr. 155/1757. s'Gravenhage 1927.)

Fyrskibet *Maas* paa c. $52^{\circ} 01',_5$ N. $3^{\circ} 54'$ E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/939 1927.)

- 1214. Holland. Zeegat van Goerec. Beningen. Lystønder atter udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 155/1758. s'Gravenhage 1927.)
Sort Lystønde Nr. 1 og rød Lystønde Nr. 5, *Beningen*, er atter udlagt paa Station og de midlertidige Sømærker inddraget. c. $51^{\circ} 47',_5$ N. $4^{\circ} 12',_5$ E.
(E. f. S. Nr. 26/1139 1927.)
- 1215. Holland. Wester Schelde. Afmærkning forandret.**
(B. a. Z. Nr. 153/1738. s'Gravenhage 1927.)
En rød og sort, vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s , er udlagt paa $51^{\circ} 24' 14''$ N. $3^{\circ} 43' 19''$ E. Den i Nærheden liggende Kugletønde er inddraget.
(Kort Nr. 264.)
- 1216. England. Would Fyrskib forandret.**
(N. t. M. Nr. 41. Trinity House, London 1927.)
Would Fyrskib paa c. $52^{\circ} 50'$ N. $1^{\circ} 48'$ E. viser nu rødt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Det røde Fyrs Lysstyrke er omtrent den samme som for det tidligere hvide Fyr.
(E. f. S. Nr. 14/534 1927. Kort. Nr. 264.)
- 1217. Skotland. Firth of Forth. Methil. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1041. London 1927.)
Det røde, faste Fyr paa S.-Spidsen af Pieren, c. $0,_{175}$ Sm S. for Stormvarselstationen, lyser i Pejlinger fra 280° gennem N. til 100° . c. $56^{\circ} 11'$ N. $3^{\circ} 00'$ W.
(Kort Nr. 264.)
- 1218. Shetlands Øerne. Lerwick. Twageos Fyr atter i Orden.**
(N. t. M. Nr. 1138. London 1927.)
Det hvide Blinkfyrt paa c. $60^{\circ} 09'$ N. $1^{\circ} 08'$ W., c. $0,_{25}$ Sm NE. for *South Ness*, ved S.-Siden af *Lerwick* Havn, fungerer atter paalideligt.
(E. f. S. Nr. 46/2099 1926.)

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

- 1219. Frankrig. Saint-Brieuc Bugt. Vrag afmærket.**
(A. a. N. Nr. 71/1395. Paris 1927.)
En grøn Tønde med Cylinder er udlagt 50 m S. for Vraget af Tremasteren *Pleubiannaise*, der ligger sunket paa c. $48^{\circ} 38',_6$ N. $2^{\circ} 37',_8$ W., S. for *Rohein*.
- 1220. England W.-Kyst. Hartland Fyr. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 42. Trinity House, London 1927.)
Taagesignalet ved *Hartland* Fyr paa c. $51^{\circ} 01'$ N. $4^{\circ} 31'$ W. afgives nu med Diaphon, Tre-Stød hver 1^m , 15^s , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause 2^s , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause 2^s , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause $1^m. 06\frac{1}{2}^s$.
(E. f. S. Nr. 16/628 1927.)
- 1221. England W.-Kyst. Wales SW.-Kyst. Milford Haven. Fyr endnu ikke nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1104. London 1927.)
E. f. S. Nr. 27/1184 1927 annulleres, da det deri omtalte Fyr paa c. $51^{\circ} 42'$ N. $4^{\circ} 56'$ W., E. for *Neyland Point*, endnu ikke er nedlagt. Nærmere Meddelelse vil fremkomme, naar Fyret nedlægges.
- 1222. Orkney Øerne. Scapa Flow. Vrag fjernet.**
(N. t. M. Nr. 1105. London 1927.)
Vraget, der laa sunket paa c. $58^{\circ} 52'$ N. $3^{\circ} 11'$ W., c. $0,_{9}$ Sm 198° fra *Cava Island* Fyr, er fjernet.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

1223. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Kap Lookout Shoals Fyrskib. Radiopejlstation oprettet.

(N. t. M. Nr. 26/2375. Washington 1927.)

Ombord i Fyrskibet Kap Lookout Shoals paa c. 34° 18' N. 76° 24' W. er oprettet en Radiopejlstation, der paa Anmodning, Kaldesignal WWBA, afgiver følgende Signal: Grupper af Prik, Streg, Prik, Streg (. — . —) i 1^m. efterfulgt af en Pause paa 2^m.
(E. f. S. Nr. 23/997 1927.)

1224. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Kap Canaveral. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1101. London 1927.)

1. Den røde Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s, ud for *Hetzel Shoal*, er flyttet c. 2¼ Sm E. efter og ligger nu paa c. 28° 39' N. 80° 22' W., 14,7 Sm 41° fra Kap Canaveral Fyr.

2. En rød Spidstønde er udlagt paa c. 28° 23' N. 80° 25' W., ud for *South-East Shoal*, 7,5 Sm 122° fra Kap Canaveral Fyr.

3. Den sorte og hvide, lodret sribede Stumptønde „*Canaveral Slue*“, c. 1½ Sm NW. for den i Pkt. 2 nævnte Tønde, er inddraget.

(Se Tillæg.)

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

1225. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Jupiter Inlet Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 25/2287. Washington 1927.)

Omkring den 1. December 1927 vil *Jupiter Inlet Fyr* paa c. 26° 57' N. 80° 05' W. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 1,2^s, Mørke 6,6^s, Blink 1,2^s, Mørke 21^s.

1226. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. Southwest Pass. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 24/2184. Washington 1927.)

Southwest Pass Fyr paa c. 28° 58' N. 89° 23' W. viser nu hvidt Lys med En-For-mørkelser hver 20^s, Lys 10^s, Mørke 10^s.

1227. Panama N.-Kyst. Panama Kanal Anduvning. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1092. London 1927.)

Den sorte og hvide Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, og som tidligere var udlagt paa c. 9° 32' N. 79° 55' W., c. 8¾ Sm N. for *Colon Havn* E.-lige Bølgebryder Fyr, er inddraget.

1228. Bahama Øerne. Great Bahama Bank. South Riding Rock. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 25/2292. Washington 1927.)

Paa *South Riding Rock*, W.-Siden af *Great Bahama Bank*, er paa c. 25° 14' N. 79° 09½' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er ubevogtet.

1229. Bonaire. North Point. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1122. London 1927.)

North Point Fyr paa c. 12° 19' N. 68° 24' W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s. Synsvidde: 9 Sm.

(E. f. S. Nr. 12/464 1927.)

1230. Brasilien. São Francisco Flod. Figuera Point. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1102. London 1927.)

Det røde Blinkfyr paa c. 26° 11' S. 48° 36' W., ved NW.-Siden af Floden og c. 3 Sm SW. for *Samidoro Point Fyr*, er nedlagt.

1231. Colombia W.-Kyst. Tumaco Red. Fyr flyttet. Lystønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 1039. London 1927.)

1. Det hvide og røde Blinkfyr paa *Vernicita Point* er flyttet c. 0,075 Sm W. efter og staar nu paa c. 1° 50' N. 78° 43' W., 0,62 Sm 151° fra *Farallon de Castillo* 18,3 m.
2. Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt paa c. 1° 52' N. 78° 45' W., 2,55 Sm 316° fra ovennævnte Fyr.
3. Lystønde Nr. 2, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt 1,6 Sm 337° fra ovennævnte Fyr.
4. Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt 1,2 Sm 354° fra ovennævnte Fyr.
5. Lystønde Nr. 4, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt 0,51 Sm 57° fra ovennævnte Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1232. Baleariske Øer. Ibiza. Isla Conejera W. Islote Bleda Plana. Oplysning om Fyr.**

(A. a. l. N. Nr. 25/672. Madrid 1927.)

Islote Bleda Plana Fyr paa 38° 58' 35" N. 1° 09' 35" E. viser hvidt Et-Blink hver 1,3^s, Blink 0,3^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 10 Sm. Et 4 m højt, hvidt Taarn.

(E. f. S. Nr. 33/1461 1926.)

1233. Rusland. Sorte Hav. Kertch Stræde Anduvning. Tuzlinski Fyrskib flyttet.

(N. t. M. Nr. 1128. London 1927.)

I Anledning af at *Pavlovski* Kanal er forlænget, er Fyrskibet *Tuzlinski* flyttet c. 0,5 Sm S. efter og ligger nu paa c. 45° 13' N. 36° 27' E., 2,05 Sm 117½° fra *Kamuish Burnu* forreste Ledefyr.

1234. Tripolis. Tripolis Havn. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 147/279. Genua 1927.)

1. Fyret paa Fyrbaaken tæt ved SW.-Spidsen af *Kaluscia* Grund, ved W.-lige Indløb til *Tripolis* Forhavn, viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: c. 17 m. Synsvidde: c. 12 Sm.
2. Fyret paa Fyrbaaken tæt ved NE.-Spidsen af *Ras el Zur* Grund ved Hovedindløbet til *Tripolis* Forhavn, viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: c. 17 m. Synsvidde: c. 12 Sm.
3. De Lystønder, der tidligere fandtes ved Indløbene til Forhavnen, er permanent inddraget.
c. 32° 55' N. 13° 12' E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**1235. Singapore Stræde Anduvning. Bulan Stræde. Baaker opført. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1113. London 1927.)

1. En Baake med Ballon er opført paa 1° 02' 52" N. 103° 54' 15" E., i Løbet E. for *Melintang*.
2. En Baake med Ballon er opført paa 6° 59' 21" N. 103° 59' 30" E., tæt ved N.-Enden af en Grund S. for *Pulo Dangsi*.
3. En Grund med 3,7 m Vand er fundet paa 6° 59' 14" N. 103° 59' 56" E., c. 0,45 Sm E. for den i Pkt. 2 nævnte Baake.

1236. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Tg. Pemalang. Fyr tændes.

(B. a. Z. Nr. 146/1661. s'Gravenhage 1927.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c. 6° 47',3 N. 109° 29',3 E. et nyt Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 8^s, Blink 2^s, Mørke 6^s. Synsvidde: 12 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1237. England. Signaler vedrørende Luftfartøjer i Nød over Kanalen.

(N. t. M. Nr. 1059. London 1927.)

I Tilfælde af at der modtages et Nødsignal fra et Luftfartøj over *Kanalen*, vil Luftfartøjets Plads blive bestemt ved Radiopejlinger fra de respektive Radiopejlstationer, og fra *North Foreland* Radiostation vil der blive udsendt et S. O. S. Signal med de nødvendige Oplysninger.

Nødsignalerne for Luftfartøjer findes omtalt Side 471 i „*Admiralty List of Wireless Signals*“ samt i alle Bindene af „*Admiralty Sailing Directions*“.

1238. Sverige. Stormvarselsignal forandret.

(U. f. s. Nr. 24/2071. Stockholm 1927.)

Signalet for Kuling uden Retningsangivelse er nu to Kegler med Spidserne mod hinanden (tidligere en Ballon).

(Danske Lods, Side 82.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1239. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Fløjtetønde atter udlagt.

Fløjtetønden *Mariager-Fjord* paa c. $56^{\circ} 41',7$ N. $10^{\circ} 30',2$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 14/527 1927.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1240. Færøerne. Suderø. Vaag-Fjord. Porkere-Næs. Nyt Fyr tændes.

Den 20. Juli d. A. tændes paa SE-Enden af *Porkere-Næs* paa $61^{\circ} 29'$ ($11''$) N. $6^{\circ} 41'$ ($40''$) W. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 2^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 2^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $9\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm. Et $2\frac{1}{2}$ m højt, firkantet Fyrhus med en rød, vandret Stribe. Fyret lyser fra Pejling 152° Farvandet rundt til Linien Fyret til *Stanganæs*. N. for *Frodebo-Nipen* kommer Fyret først frem i Pejlingen 166° og S. for *Retterlange* gaar Fyret i Skjul i Pejlingen 349° . Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 24/1049 1927. Kort Nr. 224, 208, 209, 239 og 263. Færøske Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 690 A.)

1241. Færøerne. Suderø. Trangisvaag. Galgetange Ledefyr forandret.

Galgetange Ledefyr er forandret, som følger:

Bagfyret, der viser hvidt, fast Lys, er forstærket saaledes, at Lysevnen er 19 Sm. Fyret lyser nu kun kraftigt over en Vinkel paa 5° paa hver Side af Fyrlinien. $61^{\circ} 32'$ ($33''$) N. $6^{\circ} 47'$ ($33''$) W.

Forfyret, der staar 260 m 109° fra Bagfyret, viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys c. $2\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $2\frac{1}{2}^s$. Lysevnen er 17, 13 og 12 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 267° til 282° . c. Rødt i Pejl. fra $293\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. 308° .

b. Hvidt i — - 282° - $293\frac{1}{2}^{\circ}$.

(E. f. S. Nr. 24/1050 1927. Kort Nr. 224, 208 og 209. Færøske Lods, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 692.)

1242. Færøerne. Store Dimon. Nyt Fyr tændes.

Den 20. Juli d. A. tændes paa SW.-Pynten af *Store Dimon* paa c. $61^{\circ} 41',0$ N. $6^{\circ} 45',0$ W. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $4\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: c. 115 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm. Fyret skal lyse i Pejlinger fra 270° gennem 0° til c. 170° . Et hvidt, $2\frac{1}{2}$ m højt, firkantet Fyrhus med rød, vandret Stribe. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 24/1051 1927. Kort Nr. 208, 209, 239 og 263. Færøske Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 694 B.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 20. Juli 1927.

Nr. 29.

„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 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.

1243. Østersøen. Drivende Mine.

(U. f. s. Nr. 28/2399. Stockholm 1927.)

Den 8. Juli 1927. En drivende Mine observeret paa c. $57^{\circ} 31' N.$ $19^{\circ} 22' E.$,
c. 13,5 Sm 70° fra *Östergarn* Fyr.

Ifølge Meddelelse fra *Stockholm* Radiostation den 11. Juli d. A. er ovennævnte Mine forgæves eftersøgt.

1244. Østersøen. Ystad S. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget.

Vraget paa $55^{\circ} 18' 15'' N.$ $13^{\circ} 48' 00'' E.$ er uskadelliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 20 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 28/1194 1927. Kort Nr. 262, 280 og 269.)

1245. Sverige E.-Kyst. Trutbådan Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/2333. Stockholm 1927.)

Trutbådan Fyr paa $58^{\circ} 41' 33'' N.$ $17^{\circ} 16' 08'' E.$ viser nu hvidt Gruppeblink, Fire-Blink hver 12 s. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 14/514 1927.)

1246. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lilla Värtan. Lidingöbron. Gennemsejlingsaabning formindsket.

(U. f. s. Nr. 28/2409. Stockholm 1927.)

Bredden af *Lidingöbron*s Gennemsejlingsaabning paa c. $59^{\circ} 21',5 N.$ $18^{\circ} 06',5 E.$ er nu kun 18,7 m imod tidligere 19,4 m.

1247. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 28/2407 og 28/2408. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Argos Grund c. $60^{\circ} 38' N.$ $18^{\circ} 22' E.$ *Västra Finngrundsbanken* c. $60^{\circ} 59' N.$ $18^{\circ} 03' E.$ *Östra Finngrundsbanken* c. $60^{\circ} 55' N.$ $18^{\circ} 27' E.$

(E. f. S. Nr. 51/2322 1926.)

1248. Sverige. Bottniske Bugt. Astholmsudde Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/2332. Stockholm 1927.)

Astholmsudde Fyr paa $62^{\circ} 23' 20'' N.$ $17^{\circ} 44' 20'' E.$ viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12 s. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 20/827 1927.)

1249. Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.

(N. f. S. Nr. 29/3039. Berlin 1927.)

Lys- og Fløjtetønden paa c. $54^{\circ} 39',_6$ N. $19^{\circ} 50',_4$ E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Reservetønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 24/1027 1927.)

1250. Tyskland. Kieler-Fjord. Stollergrund. Skydeskive udlægges. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 29/3125. Berlin 1927.)

Det gamle Krigsskib *Baden* udlægges antagelig i Tiden fra den 23. Juli indtil Slutningen af September d. A. som Skydeskive paa *Stollergrund* paa c. $54^{\circ} 31',_7$ N. $10^{\circ} 11',_5$ E. Skibet fører om Natten en klar Lanterne, der lyser hele Horizonten rundt.

Det er strengt forbudt at gaa ombord i Skibet, da det paa Grund af ikke eksploderede Granater kan være forbundet med Livsfare. Opsamling og Opfiskning af Sprængstykker inden for 500 m Afstand fra Skibet er ligeledes forbudt. Yderligere advares man imod at komme Skibet nærmere end 500 m Afstand, da Skydeøvelser kan finde Sted til enhver Tid uden forudgaaende Signaler.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1251. Danmark. Store-Bælt. Broen. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge c. $2\frac{1}{2}$ Sm NE. t. E. $\frac{1}{2}$ E. fra den hvide Vager med 3 nedadvendte Koste, *Hov-Sand N.*, er forgæves eftersøgt. Formodentlig har det drejet sig om en vandtrukken Bundgarnspæl flydende under Vandet.*Hov-Sand N.*: c. $55^{\circ} 11',_1$ N. $10^{\circ} 57',_3$ E.

(E. f. S. Nr. 33/1432 1926.)

1252. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Lystønder og Klokketønder atter udlagt.Lystønderne *Middelgrund*, *Rudkjøbing-Løb N.* og *Rudkjøbing N.* samt Klokketønderne *Middelgrund*, *Stenodde*, *Rudkjøbing-Løb N.*, *Rudkjøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig* er atter udlagt paa Station.*Middelgrund* Klokketønde: c. $55^{\circ} 01',_3$ N. $10^{\circ} 40',_8$ E.

(E. f. S. Nr. 23/1012 1927.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1253. Sverige. Kattegat. Lille-Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.**

(U. f. s. Nr. 28/2340. Stockholm 1927.)

Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelgrund* paa c. $56^{\circ} 57'$ N. $11^{\circ} 58'$ E. er atter udlagt paa Station og Reservelystønden inddraget.

(E. f. S. Nr. 19/774 1927.)

1254. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Hankø S. Sømærke flyttet.

(E. f. S. Nr. 6/573. Oslo 1927.)

Den S.-ligste sorte Stage paa *Lyngholmflakket* er flyttet c. 190 m SW. efter og ligger nu i SW.-Kanten af Grundflakket paa $59^{\circ} 09' 54''$ N. $10^{\circ} 47' 23''$ E.

(Kort Nr. 236.)

1255. Norge. Oslofjord. Fulehuk Fyr S. Vrag.

(E. f. S. Plakat Nr. 4. Oslo 1927.)

Vraget af en Sandjagt, hvorfra Mastetoppen rager over Vandet, ligger sunket i 8 m Vand paa *Rauergrunnen* c. 1 Sm 182° fra *Fulehuk Fyr*. $59^{\circ} 09' (28'')$ N. $10^{\circ} 36' (12'')$ E.**1256. Norge. Skagerrak. Arendal SW. Grunde.**

(E. f. S. Nr. 6/574. Oslo 1927.)

Udfør *Sømskilen* er fundet to $3,7$ m Båer henholdsvis c. 260 m 190° og c. 320 m 192° fra SW.-Pynnten af *Tyveholmen* paa $58^{\circ} 23' 43''$ N. $8^{\circ} 44' 36''$ E.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1257. Norge. Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1927.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

1. Fyrkarakteren i følgende Fyr er forandret til Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser: *Øvre Bukkeskind* c. 69° 21',₃ N. 18° 06',₇ E. *Rougnene* c. 60° 15',₈ N. 5° 11',₃ E.

2. Lysstyrken er forøget i følgende Fyr saaledes, at Synsvidden er 7,₂ Sm for hvidt, 4,₅ Sm for rødt og 3,₈ Sm for grønt Lys: *Årebrot* c. 61° 37',₆ N. 4° 59',₃ E. *Ronglevær* c. 60° 48',₃ N. 4° 48',₂ E. *Onøknappen* c. 60° 30',₆ N. 4° 52',₃ E. *Hirken* c. 59° 43',₂ N. 5° 08',₁ E. *Marøy* c. 59° 15',₆ N. 5° 11',₀ E. *Åkrehamn* c. 59° 15',₄ N. 5° 10',₉ E.

3. Lysstyrken er forøget i følgende Fyr saaledes, at Synsvidden er 7,₂ Sm for hvidt og 4,₅ Sm for rødt Lys: *Nedre Bukkeskind* c. 69° 21',₁ N. 18° 06',₂ E. *Veavåg* c. 59° 18',₉ N. 5° 12',₇ E.

(E. f. S. Nr. 14/531 1927.)

1258. Norge. Troms. Ringvassøy N. Grunde.

(E. f. S. Nr. 6/579. Oslo 1927.)

Nedennævnte Grunde er fundet i *Daafjord*, som følger:1. En 3,₅ m Grund c. 430 m 32° fra *Gamvikneset*.2. - 4,₅ m — c. 430 m 64° — —3. - 2 m — c. 700 m 339° - N.-Pynten af *Svartneset*.

4. - 8 m — c. 1200 m 274° - — — —

Gamvikneset: 70° 03' 10" N. 19° 27' 43" E. *Svartneset*: 70° 02' 32" N. 19° 25' 18" E.

1259. Norge. Salten. Flatøy Fyr S. Grund.

(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1927.)

En Grund med 6½ m Vand er fundet paa 67° 53' 41" N. 14° 46' 36" E., c. 350 m 62° fra N.-Pynten af E.-lige *Storfloholmen*.

1260. Norge. Lofoten. Røst S. Grund.

(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1927.)

En Grund med c. 4 m Vand er fundet paa 67° 28' 51" N. 12° 06' 06" E., c. 1250 m 100° fra *Ramskjær* Varde.

1261. Norge. Nordre Helgeland. Grønø S.

(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1927.)

1. En Grund med 4 m Vand er fundet paa 66° 45' 45" N. 13° 31' 05" E., c. 140 m 240° fra SW.-Pynten af *Råholmen*.2. En Grund med 10 m Vand er fundet paa 66° 44' 11" N. 13° 27' 40" E., omtrent midt i Indløbet til *Holandsfjord*, c. 350 m 256° fra *Kalvskjæret* Fyr.

1262. Norge. Nordfjord. Bremangerpollen W. Grunde.

(E. f. S. Nr. 6/576. Oslo 1927.)

Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:

1. En 9,₁ m Grund paa 61° 49' 50" N. 4° 49' 26" E. (*Rabbeflu*).2. En 12,₈ m Grund paa 61° 49' 46" N. 4° 48' 25" E. (*N. Rognflu*).3. En 15,₅ m Grund paa 61° 49' 41" N. 4° 47' 08" E.4. En 15,₅ m Grund paa 61° 50' 09" N. 4° 48' 57" E.

1263. Norge. Sogn. Brandangersund. Grunde.

(E. f. S. Nr. 6/571. Oslo 1927.)

To Båer med 2,₇ m Vand er fundet S. for *Fibelstad* henholdsvis c. 450 m 37° og c. 500 m 32° fra S.-Pynten af *Lango*, som ligger paa c. 60° 52',₉ N. 5° 02',₉ E.

1264. Norge. Hordaland. Askø. Fauskangerpollen. Ny Afmærkning.

(E. f. S. Nr. 6/570. Oslo 1927.)

Paa E.-Siden af den c. 3,₅ m dybe Indsejlingsrende til *Fauskangerpollen* (*Fuskanger*) er udlagt 2 sorte Stager og paa W.-Siden er opført en Duc d'Albe. c. 60° 31',₅ N. 5° 02',₅ E.

1265. Norge. Hordaland. Askø W. Grunde.

(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1927.)

Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:

1. En 2,7 m Grund paa 60° 25' 39" N. 5° 10' 05" E., c. 100 m 194° fra SE.-Pynten af *Horsø* i *Kraakaaavaag*.
2. En 2,7 m Grund paa 60° 26' 08" N. 5° 10' 45" E., c. 60 m 100° fra E.-Pynten af det lille Skær ved *Dybvik*.
3. En 1,8 m Grund paa 60° 26' 09" N. 5° 09' 42" E. omtrent midt mellem *Haa-holmen* og *Guleskjær* i *Hauglandsosen*.
4. En 4,8 m Grund paa 60° 25' 18" N. 5° 05' 37" E., c. 120 m 220° fra S.-Pynten af *Purkholmen* i *Hauglandsosen*.
5. En 3,3 m Grund paa 60° 30' 28" N. 5° 00' 55" E. midt i Sundet mellem *Storø* og *Synnø* og c. 150 m fra S.-Pynten af *Synnø*.

1266. Norge. Hordaland. Selbjørnsfjorden. Høkkelsboen. Grund.

(E. f. S. Nr. 6/569. Oslo 1927.)

Høkkelsboen paa c. 59° 55',₈ N. 5° 02',₁ E. bestaar af 2 Puller, den tidligere kortlagte med en Dybde af 7,₃ m og en med 3,₆ m c. 130 m 317° fra den førstnævnte.

1267. Norge. Hordaland. Hufterø SW.-Side. Grund.

(E. f. S. Nr. 6/568. Oslo 1927.)

En Båe med c. 3 m Vand er fundet omtrent midt i det smalle Indløb til Ankerpladsen i *Vestre Vinnæsvåg* paa 60° 00' 24" N. 5° 15' 50" E., c. 40 m 218° fra Jernstangen ved N.-Siden af Indløbet.

Under Indsejlingen skal man gaa S. om Båen og holde klos til det S.-lige Land.

1268. Norge. Hordaland. Huglen N. Grund.

(E. f. S. Nr. 6/567. Oslo 1927.)

En Båe med c. 3,₅ m Vand er fundet i det S.-lige Indløb til Ankerpladsen ved *Nordhuglen* paa 59° 52' 05" N. 5° 34' 07" E., c. 120 m 135° fra Jernstangen S. for *Klubholmene*.

1269. Norge. Grundsundholmen Fyr NE. Grund.

(E. f. S. Nr. 6/575. Oslo 1927.)

En Grund med 2 m Vand er fundet c. 430 m 49° fra *Grundsundholmen Fyr*, som ligger paa c. 58° 27',₆ N. 5° 54',₃ E.

1270. Tyskland. Helgoland. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 29/3133. Berlin 1927.)

Rød Spirtønde *A* paa 54° 10' 48" N. 7° 53' 48" E., der er udlagt som Afmærkning for Liggepladsen for Hummerkister, er blevet forsynet med en rød Ballon.

(Kort Nr. 264.)

1271. Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib flyttes.

(N. f. S. Nr. 27/2821. Berlin 1927.)

I Løbet af Sommeren 1927 flyttes Fyrskibet *Elbe I* c. 1,₅ Sm i Retningen 282°,₅ til 54° 00' 50" N. 8° 13' 27" E.

(Kort Nr. 264.)

1272. Tyskland. Elben. Afmærkning forandres.

(N. f. S. Nr. 27/2821. Berlin 1927.)

I Løbet af Sommeren 1927 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. Fløjtetønden *Westertill* ombyttes med en Lys- og Fløjtetønde.
2. Anduvningstønden *Elbe* flyttes c. 1200 m i Retningen 256° til 53° 59' 13" N. 8° 16' 40" E.
3. Rød Spirtønde *A* ombyttes med en Lys- og Klokketønde.
4. Baaketønden *Groszvogelsand W.* flyttes c. 1,₁ Sm i Retningen 282°,₅ til 54° 01' 41" N. 8° 15' 10" E.

5. Sort Spidstønde 1 flyttes c. 1 Sm i Retningen $282^{\circ},_5$ til $54^{\circ} 01' 12''$ N. $8^{\circ} 17' 42''$ E.
6. Sort Spidstønde 2 ombyttes med en Lystønde og flyttes c. 0,₇ Sm i Retningen 277° til $54^{\circ} 00' 44''$ N. $8^{\circ} 20' 17''$ E.
7. Sort Spidstønde 3 flyttes c. 0,₂ Sm i Retningen 294° til $54^{\circ} 00' 34''$ N. $8^{\circ} 22' 57''$ E.
8. Sort Spidstønde 4 flyttes c. 0,₂ Sm i Retningen 217° til $54^{\circ} 00' 14''$ N. $8^{\circ} 25' 24''$ E. (Kort Nr. 264.)

1273. Tyskland. Ems. Ostfriesisches Gatje. Lystønde midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 29/3045. Berlin 1927.)

For at sikre Gennemsejlingen af *Ostfriesisches Gatje* saalænge Fjernelsen af det der liggende Vrag staar paa, er paa $53^{\circ} 19' 57''$ N. $7^{\circ} 00' 58''$ E., c. 350 m NNW. for Vraget, midlertidig udlagt en rød Lystønde, mærket *G. F. 1*, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Saasart Vraget er fjernet, inddrages Lystønden atter.

1274. Holland. Zeegat van Ameland. Westgat. Afmærkning flyttet.

(B. a. Z. Nr. 160/1813. s'Gravenhage 1927.)

1. *Westgat* Anduvningstønde er flyttet til $53^{\circ} 28' 12''$ N. $5^{\circ} 29' 06''$ E.
2. Spidstønde *Nr. 1* er flyttet til $53^{\circ} 27' 52''$ N. $5^{\circ} 30' 20''$ E. (Kort Nr. 264.)

1275. Holland. Schouwenbank Fyrskib inddrages midlertidig.

(B. a. Z. Nr. 158/1783. s'Gravenhage 1927.)

Fyrskibet *Schouwenbank* paa c. $51^{\circ} 47'$ N. $3^{\circ} 28'$ E. inddrages midlertidigt den 25. Juli d. A. for et Tidsrum af c. 3 Uger. Under Inddragningen erstattes Fyrskibet af en rød Lys- og Fløjtetønde med hvidt Bælte, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 5^s, Mørke 1^s.

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1276. Frankrig. Quiberon. Port Maria. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1134 og 1135. London 1927.)

1. Forfyret, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser, og som staar paa Yderenden af SW.-Molen, viser for Tiden hvidt, fast Lys. c. $47^{\circ} 29'$ N. $3^{\circ} 08'$ W.
2. De W.-lige Lysvinkler i Bagfyret, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys, og som staar c. 0,₃ Sm NE. for SW.-Molen, er forandret saaledes, at Fyret viser hvidt Lys i Pejlinger fra 51° til 81° og grønt Lys fra 81° til 98° over *Plateau des Birvideaux*. De øvrige Lysvinkler er uforandret.

1277. Frankrig. Quiberon. Plateau des Birvideaux. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1135. London 1927.)

En sort og hvid, vandret stribet Spidstønde med Kegle er udlagt paa $47^{\circ} 27' 40''$ N. $3^{\circ} 17' 07''$ W., ud for S.-Enden af Banken.

1278. Frankrig. Le Pilier. Taagesignal atter i Orden.

(A. a. N. Nr. 74/1481. Paris 1927.)

Der afgives atter Taagesignal fra *Le Pilier* Fyr paa c. $47^{\circ} 02',_6$ N. $2^{\circ} 21',_6$ W. (E f. S. Nr. 14/537 1927.)

1279. Portugisisk W.-Afrika. Benguela Bugt. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1180. London 1927.)

En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. $12^{\circ} 34'$ S. $13^{\circ} 23'$ E., 1,₁ Sm $345\frac{1}{2}'$ fra Kabelhuset SW. for Byen.

1280. Newfoundland S.-Kyst. Cabot Stræde Anduvning. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 1142. London 1927.)

En Dybde paa 38,₄ m (småa Sten) er fundet paa c. $46^{\circ} 53'$ N. $57^{\circ} 58'$ W.

1281. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Main Ship Channel. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 1154. London 1927.)

Dampskibet *Thomas Tracy*, der har et Dybgaaende af 7,3 m, rapporterer at have rørt Grunden paa c. 42° 19' N. 70° 53' W., i Løbet mellem *Point Allerton* og *Lighthouse Island*, 0,45 Sm 182° fra *Boston* Hovedfyr.

1282. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Pig Rocks. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1154. London 1927.)

Det hvide Blinkfyr paa c. 42° 17' N. 70° 56' W., ved S.-Siden af Løbet S. for *Pedlocks Island*, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Iøvrigt uforandret.

VII Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1283. Brasilien. Bahia de Guanabara. Corôa Grande. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1167. London 1927.)

1. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt paa c. 22° 50' S. 43° 13' W., 2,04 Sm 357° fra Kirken paa E.-Enden af *Ilha do Bom Jesus*.

2. Den sorte Tønde tæt E. for den i Pkt. 1 nævnte Plads er inddraget.

1284. Colombia W.-Kyst. Tumaco Red. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 1174. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/1231 1927 meddeles, at Lystønde Nr. 3 paa c. 1° 52' N. 78° 43' W., c. 1,2 Sm N. for *Vernicita Point* Fyr, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.

Skibe for indgaaende skal holde Lystønderne med hvidt Lys om Bagbord og Lystønderne med rødt Lys om Styrbord.

(E. f. S. Nr. 28/1231 1927.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1285. Malta. Valetta Havn Anduvning. Tønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1153. London 1927.)

En rød og hvid, lodret stribet Spidstønde med Diamant er udlagt paa c. 35° 56' N. 14° 31' E., 1,5 Sm 346° fra Fyret paa *St. Elmo Point* Bølgebryder.

1286. Italien. Adriaterhavet. Triest. Vittoria Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 154/293. Genua 1927.)

Paa Højen *Gretta*, N. for *Triest*, er paa 45° 40' 31" N. 13° 45' 16" E. tændt et nyt Fyr, *Vittoria*. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Synsvidde: 26 Sm.

(E. f. S. Nr. 19/806 1927.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**1287. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Tg. Pemalang. Fyr tændt.**

(B. a. Z. Nr. 152/1731. s'Gravenhage 1927.)

Paa *Tg. Pemalang* er paa 6° 47' 00" S. 109° 29' 18" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 8^s, Blink 2^s, Mørke 6^s. Flammens Højde: 12,5 m. Synsvidde: 11 Sm. En 8 m høj, hvid Fyrbaake.

(E. f. S. Nr. 28/1236 1927.)

1288. **Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Saráwak. Saráwak Floden Indløb. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1137. London 1927.)
Paa *Moratabas Point* er paa c. $1^{\circ} 39' N.$ $110^{\circ} 30' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: c. 39 m. Fyret er ubevogtet.
1289. **Kina. Yang Tse Kiang Indløb. Amherst Rocks NW. Oplysning om Vrags Plads.**
(N. t. M. Nr. 1152. London 1927.)
Vraget af Dampskibet *Lienshing* ligger sunket paa $31^{\circ} 11' 40'' N.$ $122^{\circ} 20' 42'' E.$, c. $0,15$ Sm NW. for den i Kortet angivne Plads.
(E. f. S. Nr. 7/269 1927.)
1290. **Kina. Kwantung Halvø. Dairen Havn. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 1165. London 1927.)
Taagesignalet fra Yderenden af E-lige Bølgebryder afgives nu med Sirene og er Et-Stød hver 22^s , Stød 4^s , Pause 18^s . c. $38^{\circ} 56' N.$ $121^{\circ} 40' E.$
1291. **Kina. Liau Tung. Kwantung Bugt. Tungmai Tao SE. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1056. London 1927.)
Et Dampskib med et Dybgaende paa c. $4,5$ m rapporterer at have rørt Grunden paa c. $39^{\circ} 10' N.$ $121^{\circ} 31' E.$, c. $2,55$ Sm 149° fra *Tungmai Tao* $63,1$ m Triangulationsmærke.
1292. **Korea SW.-Kyst. Ross Island N. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1073. London 1927.)
En Grund rapporteres at ligge paa c. $34^{\circ} 16' N.$ $125^{\circ} 05' E.$, c. 10 Sm 355° fra *Ross Island* Fyr.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1293. **Holland. Oplysning om Radiopejlstationer.**
(B. a. Z. Nr. 160/1814. s'Gravenhage 1927.)
Nedennævnte Radiopejlstationer er traadt definitivt i Virksomhed:
1) *Maashuis*, $51^{\circ} 55' 02'' N.$ $4^{\circ} 14' 46'' E.$, Kaldesignal: PCMS.
2) *IJmuiden*, $52^{\circ} 27' 51'' N.$ $4^{\circ} 35' 13'' E.$, Kaldesignal: PCYM.
Bølgelængde: 800 m.
Skibe, der ønsker Pejlinger, kalder paa sædvanlig Maade med 600 m Bølgelængde
Scheveningen Radiostation.
(E. f. S. Nr. 15/725 1926. Kort. Nr. 264.)
1294. **Norge. Oplysning om Radiopejlstation.**
(E. f. S. Nr. 6/618. Oslo 1927.)
Utsira Radiopejlstation paa $59^{\circ} 18' 11'' N.$ $4^{\circ} 54' 47'' E.$ har den 1. Juli d. A. afsluttet sin Prøvedrift og er officielt aabnet til Brug for den almindelige Skibsfart. Kaldesignal: LGK. Bølgelængde: 600 m. For hver Pejling opkræves en Takst af Kr. 3,85. Stationen er aaben hele Døgnet.
Fartøjer, som ønsker at blive pejlet, opkalder paa sædvanlig Maade.
Det offentlige paatager sig intet Ansvar for Nøjagtigheden af de opgivne Pejlinger.
(E. f. S. Nr. 35/1565 1926.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

- Korts eller
Bogs Nr. *England:*
N 3872 Sumatra, West Coast. — Anchorages in Pulo Simalur. Telok Dalam and Lugu Sibabu.
R 691 Torres Strait. — Normanby sound and Prince of Wales channel.
R 2177 Arctic Sea, Sheet I. — Baffin bay.

Korts eller Bogs Nr.	England:
R 3014	Borneo—Balik Papan bay to Pulo Laut.
N 1601	China, East Coast. — The Whangpoo. Woosung bar.
N 2207	River Danube. — Mouths of the Kilia branch. Sulina mouth.
N 3778	Telegraph Chart of the World, Sheet 1. — Atlantic ocean. Newfoundland to Chesapeake bay. British Isles, North sea, and Baltic.
N 3779	Telegraph Chart of the World, Sheet 2. — Indian and western Pacific oceans.
N 3780	Telegraph Chart of the World, Sheet 3. — Eastern Pacific ocean.
R 2088	Natal. — Umtamvuna river to Tugela river. Alhwal shoal.
R 2204	Plans of anchorages on the north coast of New Guinea.
R 3147	Africa, West Coast. — Entrance to Sierra Leone river.

Tillæg.

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

1295. Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev. Lys- og Klokketønde atter udlagt.
Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde, med automatisk Klokke, er atter udlagt paa Station paa c. $55^{\circ} 47',_{11}$ N. $12^{\circ} 40',_{5}$ E. og den midlertidig udlagte almindelige Lys- og Klokketønde inddraget.
 (E f. S. Nr. 26/1131 1927.)

1296. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Aflandshage. Sømærke forsvundet.
 Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste *Aflandshage* paa $55^{\circ} 30'$ ($53''$) N. $12^{\circ} 35'$ ($45''$) E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt til Erstatning.

1297. Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Advarsel.
 (Meddelelse fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart.)
 Under Hensyn til de for Tiden foregaaende Ranningsarbejder til Bropillerne for en Jernbanebro c. 75 m N. for Pontonbroen over *Als-Sund* skal alle Skibe, der passerer den paagældende Del af Sundet, gaa med saa langsom Fart, som Omstændighederne tillader.
 Overtrædelse af denne Bestemmelse medfører Strafansvar.
Sønderborg: c. $54^{\circ} 54',_{6}$ N. $9^{\circ} 47',_{4}$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1298. Danmark. Kattegat. Læsø S. Pulle afmærket.
 En grøn Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 15 m SW. for $1,_{2}$ m Pullen paa c. $57^{\circ} 08',_{3}$ N. $10^{\circ} 56',_{7}$ E., c. 2 Sm 164° fra *Søndre-Rønner*.
 (E. f. S. Nr. 23/984 1927. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 208. Søm.-Fort., Side 27, Nr. 13 A.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1299. Nordsøen. Horns-Rev Fyrskib NE. t. N. Vrag.
 Føreren af Fiskerkutteren *Jyden* meddeler c. 13 Sm NE. t. N. for *Horns-Rev* Fyrskib at have passeret en Mast, som antagelig stod fast i Bunden og hvis Rodende ragede c. $\frac{1}{3}$ m over Vandet.
Horns-Rev Fyrskib: c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 20'$ E.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 27. Juli 1927.

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
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.

1300. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Esten. Lystønde og Klokketønde flyttet.

(U. f. s. Nr. 29/2498. Stockholm 1927.)

Lystønden *Esten* er flyttet til $56^{\circ} 03' 12''$ N. $15^{\circ} 33' 32''$ E., og Klokketønden *Esten* er flyttet til $56^{\circ} 03' 24''$ N. $15^{\circ} 33' 33''$ E.
(E. f. S. Nr. 16/601 1927. Kort Nr. 280 og 269.)

1301. Sverige. Landsort E. Drivende Mine.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

En drivende Mine er observeret den 22. d. M. $1\frac{1}{2}$ Sm E. for *Landsort Fyr*, der ligger paa c. $58^{\circ} 44'$ N. $17^{\circ} 52'$ E.

1302. Sverige E.-Kyst. Hävringe. Fyrskib udlagt.

(U. f. s. Nr. 29/2423. Stockholm 1927.)

Paa $58^{\circ} 33' 17''$ N. $17^{\circ} 30' 33''$ E., ud for *Hävringe*, er der indtil videre udlagt et rødmalet Fyrskib, mærket *Hävringe* paa begge Sider af Skroget. Fyrskibet, der er forsynet med et rødmalet Fyrtaarn og to Master, hvoraf den forreste har Ballon paa Toppen, viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s . Taagesignal afgives med Sirene, Tre-Stød hver 1^m .

(E. f. S. Nr. 24/1016 1927. Kort. Nr. 268.)

1303. Sverige E.-Kyst. Hävringe ENE. Mindre Dybde paa Grund.

(U. f. s. Nr. 29/2422. Stockholm 1927.)

Mindste Dybde paa Grunden paa c. $58^{\circ} 37',1$ N. $17^{\circ} 23',9$ E., c. $0,26$ Sm 67° fra *N. Kränkans* Baake er $3,8$ m og ikke som tidligere angivet $7,5$ m.

1304. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle-Bugt. Fyrene Skutskärs inre hamn Nr. 1, 2 og 3 flyttet.

(U. f. s. Nr. 29/2418. Stockholm 1927.)

1. Fyret *Skutskärs inre hamn Nr. 1* er flyttet til $60^{\circ} 38' 54''$ N. $17^{\circ} 23' 23''$ E. og anbragt paa en Pæl ved den nybyggede Fabrikskaj. Fyret *Skutskärs inre hamn Nr. 2* er anbragt paa Taget af en større Fabriksbygning. Fyrene overet i c. 210° leder mellem Yderenden af den under Bygning værende Bølgebryder ved *Maderö* og *Hemygrundst*. Iøvrigt uforandrede.

2. Fyret *Skutskärs inre hamn Nr. 3* er flyttet til $60^{\circ} 38' 47''$ N. $17^{\circ} 24' 02''$ E. og anbragt paa en Stenkiste uden for den Kaj, paa hvilken Fyret tidligere stod. Fyrene *Skutskärs inre hamn Nr. 3 og 4* er overet i c. 169° . Iøvrigt uforandrede.

Den midlertidige grønne Lystønde, der viser grønt Gruppeblink, To-Blink hver 6^s . forbliver liggende i passende Afstand uden for Bølgebryderen, til Arbejdet med denne er fuldført.

(E. f. S. Nr. 18/760 1925 og 18/706 1927.)

- 1305. Sverige. Bottniske Bugt. Storgrund. Lystønde atter udlagt.**
(U. f. s. Nr. 29/2417. Stockholm 1927.)
Lystønden *Storgrundet* er atter udlagt paa c. 61° 10' N. 17° 24' E.
(E. f. S. Nr. 51/2322 1926.)
- 1306. Sverige. Bottniske Bugt. Bremö Fyr. Taagesignal forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/2416. Stockholm 1927.)
Taagesignalet ved *Bremö Fyr* paa c. 62° 13' N. 17° 45' E. er forandret til Signal med Tyfon, Et-Stød af 3^s. Varighed hver 20^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 5/160 1927.)
- 1307. Sverige. Bottniske Bugt. Vänta litets grund. Lystønde atter udlagt.**
(U. f. s. Nr. 29/2497. Stockholm 1927.)
Lystønden *Vänta litets grund* er atter udlagt paa c. 62° 30' N. 18° 15' E.
(E. f. S. Nr. 43/2218 1926.)
- 1308. Sverige. Bottniske Bugt. Härnö Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/2415. Stockholm 1927.)
Härnö Fyr paa 62° 37' 08" N. 18° 03' 50" E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 20/827 1927.)
- 1309. Finland. Indløbet til Vasa. Ledefyr nedlægges. Ledebaaker opføres.**
(U. f. S. Nr. 19/328. Helsingfors 1927.)
Ledefyrene *Kopparfurusjär* paa 63° 08' 09" N. 21° 25' 41" E. og *Stora Högskär* paa 63° 08' 12" N. 21° 26' 31" E. vil i Løbet af Sommeren 1927 blive nedlagt og erstattet med Ledebaaker.
- 1310. Finland. Indløbet til Vasa. Ledefyr tændes.**
(U. f. S. Nr. 19/329. Helsingfors 1927.)
I Løbet af Sommeren 1927 tændes to nye Ledefyr, nemlig:
1) Et Fyr paa c. 63° 06',₈ N. 21° 17',₅ E. paa *Norrgrynnan*, visende hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, Lys 0,₄^s, Mørke 1,₂^s, Lys 0,₄^s, Mørke 6^s.
2) Et Fyr paa c. 63° 08',₇ N. 21° 20',₁ E. paa *Fågelskär*, visende hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Lys 0,₅^s, Mørke 4,₅^s.
- 1311. Rusland. Finske Bugt. Neva-Bugt. Oranienbaum. Aerodromomraadet. Bøje udlagt. Anvisning for Sejladsen.**
(U. f. s. Nr. 29/2430. Stockholm 1927.)
En rød Bøje med hvid Vindfløj er udlagt 200 m N. for Luftsejlsafdelingens Taarn. Bøjen afmærker Midtpunktet af Aerodromens Arbejdsomraade. Det er forbudt at komme Bøjen nærmere end 200 m samt at passere mellem Bøjen og Land.
Oranienbaum: c. 59° 56' N. 29° 46' E.
- 1312. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt Indløb. Omraade lukket for Trafik.**
(U. f. s. Nr. 29/2431. Stockholm 1927.)
Alle Handelsskibe skal passere Omraadet mellem Meridianerne 29° 15' E. og 29° 30' E. S. for Linien *Kronstadt* Ledefyr overet, som i Pejling 107° leder fra Søen til *Kronstadt* store Red.
Kronstadt Forfyr: c. 59° 59' N. 29° 45' E.
- 1313. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Kronstadt store Red. Vrag.**
(U. f. s. Nr. 29/2432. Stockholm 1927.)
Et Sejlskib er sunket i 10,₇ m Vand paa *Kronstadt* store Red paa 59° 59' 07",₅ N, 29° 41' 43",₀ E. c. 1 Sm NE. for *Miljutin*-Molens N.-Ende. To Master er synlige over Vandet.
Vraget, der ligger i Retning NNE.—SSW., er afmærket med to Bøjer med henholdsvis N.- og S.-Topbetegnelse.

- 1314. Rusland. Finske Bugt. Lysbøjer atter udlagt.**
(U. f. s. Nr. 29/2434. Stockholm 1927.)
Følgende Lysbøjer er atter udlagt:
Kalgampja paa c. 59° 53' N. 28° 33' E.
Demanisten paa c. 60° 00' N. 28° 45' E.
(E. f. S. Nr. 51/2330 og 51/2331 1926.)
- 1315. Estland. Finske Bugt. Reval Red. Vims. Forfyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 9/28. Reval 1927.)
Vims Forfyr paa c. 59° 31' N. 24° 49' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 21/876 1927. Kort Nr. 276.)
- 1316. Estland. Finske Bugt. Nekman-Grund Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 9/26. Reval 1927.)
I Begyndelsen af August vil *Nekman-Grund* Fyrskib paa c. 59° 05' N. 22° 12' E. blive midlertidig ombyttet med Fyrskibet „*Reserve*“, der viser samme Fyrkarakter som Hoved-Fyrskibet. Taagesignal gives med Sirene: Et-Stød hver 30^s, Stød 5^s, Pause 25^s. Undervandsklokke: 4 Slag hver 30^s, Slag, Pause 3^s, Slag, Pause 6^s, Slag, Pause 3^s, Slag, Pause 18^s. Hvis Sirenen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Klokke, 3 Grupper af Tre-Slag efterfulgt af 1^m Pause.
- 1317. Polen. Danzig-Bugt Anduvning. Fedderort O. Fløjtetønde forandret Navn.**
(N. f. S. Nr. 30/3139. Berlin 1927.)
Fedderort O. Fløjtetønde paa 54° 37' (48") N. 18° 50' (12") E. har faaet Navnet *Hel N. Iøvrigt* uforandret.
- 1318. Tyskland. Kieler-Bugt. Spærret Omraade.**
(N. f. S. Nr. 30/3252. Berlin 1927.)
I Tiden fra 5. til 27. August d. A. afholder den tyske Marine Spærreøvelser paa et Omraade med følgende Grænser: Fra 54° 38' N. 10° 02',₃ E. til 54° 38' N. 10° 08',₅ E. til 54° 34',₅ N. 10° 08',₀ E. til 54° 34',₅ N. 10° 01',₈ E.
Passage over eller Ophold paa dette Omraade er forbudt under Strafansvar og er desuden forbundet med Fare for Skib og Besætning.
(Se Tillæg.)
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**
- 1319. Danmark. Sundet. Kjöge-Bugt. Aflandshage. Sømærke atter udlagt.**
Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste *Aflandshage* paa 55° 30' (53") N. 12° 35' (45") E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 29/1296 1927)
- 1320. Sverige. Sundet. Barsebäck Havn. Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/2438. Stockholm 1927.)
Fyret *Barsebäcks hamn* paa 55° 45' 24" N. 12° 54' 20" E. viser nu rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, som følger:
Rødt i Pejlinger fra 69° gennem 0° til 30°.
Grønt i — - 30° til 69°.
Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 43/1929 1926. Kort Nr. 249 og 210. Danske Leds, Side 286.)
- 1321. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing S.-lige Löb. Dybde aftaget.**
Dybden i det c. 20 m brede, 3,₁ m dybe, gravede Løb S. for *Rudkjøbing* er paa Grund af Tilsanding paa en mindre Strækning aftaget til 2,₇ m.
Rudkjøbing Havn: c. 54° 56',₃ N. 10° 42',₆ E.
(E. f. S. Nr. 12/503 1925.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1322. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forandret Fyrbelysning.

Den 3. August d. A. vil nedennævnte Forandringer i Fyrbelysningen ved Aarhus Havn blive foretaget:

1. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Nordre-Havns* E.-Mole vil blive forandret saaledes, at Fyret derefter kun bliver synligt i Pejlinger fra 20° til 250° .

2. Det røde, faste Fyr paa *Nordre-Havns* E.-Mole paa $56^{\circ} 09' 22''$ N. $10^{\circ} 13' 24''$ E. vil blive forandret saaledes, at det kun bliver synligt i Pejlinger fra 21° til 201° .

3. Det grønne, faste Fyr paa *Syd-Havnens* W.-lige Molehoved vil blive flyttet til den nye Dækmole, der udgaar fra *Nordre-Havns* E.-Mole ved Lodshuset. Fyret vil blive synligt i Pejlinger fra 177° gennem 0° til 67° . Flammens Højde: $8\frac{1}{4}$ m. Flytningen forventes fuldført paa een Dag, men skulde dette mislykkes, bibeholdes den grønne Lanterne, der hidtil har afmærket Dækmolen, indtil Fyret er i Orden.

4. *Syd-Havnens* gamle W.-Mole vil, efter at Fyret er fjernet, og indtil hele Molen er fjernet, blive afmærket med en grøn Lanterne.

Aarhus Havn: c. $56^{\circ} 09',_3$ N. $10^{\circ} 13',_5$ E.

(E. f. S. Nr. 4/150 1927. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 161. Havne-Lods, Side 16. Fyr-Port. Nr. 168, 169 og 175.)

1323. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund Jernbanebro W. Højspændingskabel udlagt.

Umiddelbart W. for *Hadsund* Jernbanebro er nedlagt et Højspændingskabel, der ved begge Landingssteder er afmærket med et Skilt paamalet „Kabel“. Paa Fjordens N.-Side gaar Kablet ud 35 m W. for Broen og paa S.-Siden 150 m W. for Broen.

Hadsund Jernbanebro: c. $56^{\circ} 42',_9$ N. $10^{\circ} 07',_2$ E.

(Kort Nr. 272 og 259. Danske Lods, Side 147. Havne Lods, Side 67.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1324. Nordsøen. Dover Stræde Anduvning. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1194. London 1927.)

Den 14. Juli 1927. Vraget af en Ponton flydende i Vandskorpen. c. $51^{\circ} 08'$ N. $1^{\circ} 51'$ E.

1325. England. Themsens Munding. Galloper Fyrskib. Taagesignal forandres.

(N. t. M. Nr. 45. Trinity House, London 1927.)

Omkring den 20. September d. A. vil *Galloper* Fyrskibs Taagesignal blive forandret til 3 Stød hver 1^m , som følger: Stød 4^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 4^s . c. $51^{\circ} 44'$ N. $1^{\circ} 58'$ E.

(Kort Nr. 264.)

1326. England E.-Kyst. South Winterton Ridge Lystønde. Fyrkarakter forandret.

(N. t. M. Nr. 46. Trinity House, London 1927.)

South Winterton Ridge kugleformede, sorte og hvide, vandret sribede Lystønde paa c. $52^{\circ} 48'$ N. $2^{\circ} 02'$ E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .

(E. f. S. Nr. 21/887 1927.)

1327. Shetland Øerne. Lorwick. Middle Ground. Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 1184. London 1927.)

Den sorte Stumptønde paa W.-Siden af *Middle Ground* er flyttet c. $0,_{05}$ Sm NW. paa og ligger nu paa c. $60^{\circ} 10'$ N. $1^{\circ} 09'$ W. $0,_{625}$ Sm 273° fra *Hill of Cruester* $51,_{0}$ m Triangulationspunkt.

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

1328. England S.-Kyst. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1194. London 1927.)

Den 13. Juli 1927. Vraget af et mindre Skib i brændende Tilstand. c. 50° 42' N. 0° 16' W. SW. for *Brighton*.

Den 18. Juli 1927. Forladt Fiskerfartøj i Brand. c. 50° 08' N. 3° 22' W. SE. for *Start Point*.

1329. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Lundy Island N. Fyr. Radio-Taagesignal oprettes til Forsøg.

(N. t. M. Nr. 1185. London 1927.)

Omkring den 2. August d. A. vil der fra *Lundy Island* N. Fyr paa 51° 12' N. 4° 41' W. til Forsøg i c. 3 Maaneder blive afgivet Radio-Taagesignal. Normalt vil Signalet blive afgivet kontinuerligt; men under Forsøgene kan det til Tider være afbrudt.

Signalet afgives i en Periode af 1^m. hver 5^m. Hver Afgivelse omfatter to paa hinanden følgende Serier, der hver varer 30^s, og som bestaar af Grupper af Morse-Bogstaverne GGJ (— — . — — . . — — —) afgivet med en Fart af c. 15 Ord pr. Min. i en Periode af 20^s efterfulgt af en Streg, der varer 10^s.

1330. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Drivende Vragods.

(N. t. M. Nr. 1194. London 1927.)

Den 12. Juli 1927. Svært Vragods. c. 55° 28' N. 4° 44' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

1331. Færøerne. Kalsø. Kadlur. Nyt Fyr tændt.

Paa N.-Enden af *Kalsø* ved *Kadlur* er der paa 62° 22' (12") N. 6° 48' (04") W. tændt et nyt Fyr, som viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink c. 1/2^s, Mørke c. 4 1/2^s. Flammens Højde: 240 m. Synsvidde og Lysevne: 13 Sm. Retningerne, hvori Fyret, der er ubevogtet, lyser, vil senere blive bekendtgjort. En hvid, 4 1/2 m høj, firkantet Fyrbygning med rød, vandret Stribe og graa Lanterne.

(E. f. S. Nr. 24/1053 1927. Kort Nr. 208, 209, 239, 263 og 283. Færøske Lods, Side 72. Fyr-Fort. Nr. 714 A.)

1332. Færøerne. Oplysning om Porkere-Næs, Store Dimon og Slettenæs Fyr.

Pladserne for nedennævnte Fyr er, som følger:

Porkere-Næs Fyr: 61° 29' (12") N. 6° 41' (43") W.

Store Dimon Fyr: 61° 40' (57") N. 6° 45' (05") W.

Slettenæs Fyr: 62° 09' (33") N. 7° 14' (03") W.

(E. f. S. Nr. 24/1052, 28/1240 og 28/1242 1927. Kort Nr. 224, 208, 209, 239, 263 og 283. Færøske Lods, Side 43, 49 og 54. Fyr-Fort. Nr. 690 A., 694 B og 720 B.)

1333. Frankrig. W.-Kyst. Goulet de Brest. Midlertidige Hindringer. Lystønde midlertidig udlagt.

(A. a. N. Nr. 73/1460. Paris 1927.)

I det S.-lige Løb i *Goulet de Brest* er der mellem *Mengam* Taarn og *Pointe des Espagnols* udlagt midlertidige Hindringer, der er farlige for Sejladsen. En Lystønde, der viser grønt, fast Lys er udlagt tæt N. for Hindringerne. Det er forbudt at gaa S. om Lystønden.

Goulet de Brest: c. 48° 20' N. 4° 35' W.

1334. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake-Bugt Anduvning. Fyrskibet Kap Charles. Radiopejlstation oprettet.

(N. t. M. Nr. 1216. London 1927.)

I Fyrskibet *Kap Charles* paa c. 37° 05' N. 75° 41' W. er oprettet en Radiopejlstation, som følger: Bogstavet P (. — — .) i 1^m, Pause 2^m. Bølgelængde: 1000 m. Skibsførere, der ønsker at faa Pejlinger fra denne Station, skal kalde WWAY med 600 m Bølgelængde.

(E. f. S. Nr. 23/996 1927.)

(Se Tillæg.)

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

1335. Vestindien. Bahama-Øerne. South Riding Rock. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1220. London 1927.)

Paa *South Riding Rock* er paa c. 25° 14' N. 79° 10' W. tændt et Fyr, som viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: c. 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret er ubevogtet.

1336. Bonaire. North Point. Oplysning om Fyr.

(B. a. Z. Nr. 162/1840. s'Gravenhage 1927.)

Bonaire Fyr paa 12° 18' 40" N. 68° 22' 19" W. viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Lys 0,3^s, Mørke 2,7^s, Lys 0,3^s, Mørke 2,7^s, Lys 0,3^s, Mørke 2,7^s, Lys 0,3^s, Mørke 10,7^s. Synligt i Pejlinger fra 69°,5 gennem S. til 303°. Flammens Højde: c. 44 m. Synsvidde: 19 Sm. Graat Betontaarn.

(E. f. S. Nr. 28/1229 1927.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1337. Spanien E.-Kyst. Barcelona Anduvning. Calella Fyr forandret.

(A. a. l. N. Nr. 27/701. Madrid 1927.)

Calella Fyr paa 41° 36' 25" N. 2° 38' 43" E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink og To-Blink hver 35^s, Blink 3^s, Mørke 2^s, Blink 3^s, Mørke 2^s, Blink 3^s, Mørke 7^s, Blink 3^s, Mørke 2^s, Blink 3^s, Mørke 7^s. Synsvidde: 30 Sm.

(E. f. S. Nr. 25/1114 1927.)

1338. Syrien. Tripoli Red. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1199. London 1927.)

Vraget af et Sejskib ligger sunket paa c. 34° 28' N. 35° 49' E. 0,568 Sm. 340° fra *Lions* Taarn E. for *El Mina*.

(Se Tillæg.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1339. Siam Bugt. Siam. Saiburi (Telupin). Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. III/58. Bangkok 1927.)

Paa c. 6° 42',2 N. 101° 40' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1/2^s, Mørke 4 1/2^s. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid Jernbaake.

1340. Java N.-Kyst. Pemalang Pynt N. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1223. London 1927.)

Paa Banken udfor *Pemalang* Pynt c. 3/4 Sm N. for Pynten er paa 6° 47' 00" S. 109° 29' 18" E. tændt et Fyr, som viser hvidt Et-Blink hver 8^s, Lys 2^s, Mørke 6^s. Flammens Højde: c. 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvid Baake.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- R The Admiralty List of Wireless Signals 1927.
 T Supplement No. 5 to Bering Sea and Strait Pilot.
 T Supplement No. 5 to West Indies Pilot, Vol. III.
 T Supplement No. 5 to East Coast of the United States Pilot, Vol. II.
 N 2780 Sumatra, West Coast. — Pulo Nyamuk to Benkulen, including the Mentawai islands from Siberut to Mega.

- Korts eller
Bogs Nr.
- England:*
- R 2182 D Faeroe islands to Norway.
 † 2465 Plan of Sabiani anchorage.
 † 1460 Plan of Oliliet anchorage.
 † 3440 Plan of Warain road.
 N 3852 Anchorages on the West coast of Sumatra. — Natal road. Painan bay.
 Temang road. Priaman road. Tarusan bay. Tiku road.
 R 2182 A The North Sea. Southern sheet.
 R 2182 B The North Sea. Central sheet.
 R 2182 C The North Sea. Northern sheet.
 R 2842 B Baltic Sea. Eastern sheet.
 R 2231 Black Sea, Sheet 2. — Cape Kailakra to Odessa. Fidonisi (Serpent island).
 † 1601 China. — Wusung river or Hwang pu.
 T Supplement No. 4 to South America Pilot, Part I.
 T Supplement No. 8 to Newfoundland and Labrador Pilot, Vol. I.
- Tyskland:*
- N 100 Ostsee, Geltinger Bucht.
 R 153 Ostsee, Finnischer Meerbusen von Seskär bis Leningrad.
- Sverige:*
- N 108 Örnsköldsvik.

Tillæg.

I. Østersøen.

1341. Letland. Riga-Bugt. Dünamünde. Midlertidigt Sømærke erstattet med Lystønde.

(N. t. M. Nr. 13/20. Riga 1927.)

Den midlertidig udlagte røde Tønde paa $57^{\circ} 05',_0$ N. $24^{\circ} 01',_5$ E. er inddraget og erstattet med en rød Lystønde, som viser grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $6,7^s$.

(E. f. S. Nr. 27/1159 1927. Kort Nr. 268.)

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

1342. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.

Fra den 15. til den 18. August d. A., begge Dage inkl., vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydeøvelser i Farvandet W. for *Aflandshage* Meridian og N. for *Kjøge-Sonakkes* Breddeparallel.

Naar Skydningen 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 Dagene 15.—20. August d. A. vil der paa samme Skydeplads blive afholdt Skydning om Dagen.

1343. Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesteen N. Sømærke ombyttes med Lys- og Klokketønde.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 24/1032 1927. meddeles, at den deri omtalte Ombytning vil finde Sted den 10. August d. A. eller snarest derefter.

(E. f. S. Nr. 24/1032 1927. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 275. Fyr-Fort. Nr. 280 A. Søm.-Fort., Side 48, Nr. 6.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1344. Danmark. Kattegat. Sejro-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 Høve 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 og enhver mod i nævnte Tidsrum at færdes i den Del af *Sejro-Bugt*, der ligger uden om *Ordrup-Næs* og begrænses af en Linie i N.—S. 3 km W. for Næsset og en Linie fra *Høve Skov* gennem et Punkt 3 km N. for Næsset. c. 55° 50',₅ N. 11° 22' E.

1345. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Lystønde atter udlagt.

Den røde Lystønde *Aarhus*, der viser grønt Et-Blink c. hver 3,₃^s, er atter udlagt paa 56° 09' (54'") N. 10° 13' (58'") E.

(E. f. S. Nr. 28/1206 1927.)

1346. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Puller fjernet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/1534 1926 meddeles, at de deri omtalte Puller ved *Als-Odde* nu er fjernet, hvorefter der atter haves normal Vanddybde — 5,7 m — overalt i Indsejlingen til *Mariager* og *Hobro*.

(E. f. S. Nr. 35/1534 1926. Kort Nr. 272, 259, 247 og 211. Danske Lods, Side 146. Havne-Lods, Side 77 og 118.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1347. Island NE.-Kyst. Langanes. Skálar. Varder opført.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Ved *Skálar* paa *Langanes* er der rejst 4 Varder, som 2 og 2 sammen kan anvendes til Indsejling eller som Ankermærker. Det W.-lige Mærke dannes af 2 Varder, af hvilke Forvarden er hvid med rød, lodret Stribe og rød, firkantet Topbetegnelse, Bagvarden hvid med rød, vandret Stribe og rød, trekantet Topbetegnelse. Vardernes Højde: 3½ m. Det E.-lige Mærke dannes af 2 Varder, af hvilke Forvarden er hvid med rød, lodret Stribe og rød, rund Topbetegnelse, Bagvarden hvid med rød, vandret Stribe og rød, diamantformet Topbetegnelse. Vardernes Højde: 3½ m.

Paa Ankerpladsen, bestemt ved disse Mærker, er der 10 m Vand, men da Holdebunden er meget daarlig, bør den kun benyttes under rolige Vejrforhold og N.-lige til SW.-lige Vinde. c. 66° 19',₅ N. 14° 46',₀ W.

(E. f. S. Nr. 29/1287 1926. Kort Nr. 214, 212 og 270. Islandske Lods, Side 143.)

1348. Spanien NW.-Kyst. Kap Finisterre. Radio-Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. l. N. Nr. 28/728. Madrid 1927.)

Radio-Taagesignalet paa *Kap Finisterre* er paa Grund af Motorhavari midlertidig ude af Virksomhed. c. 42° 53' N. 9° 16' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1349. Tripolis. Cirenaica. Tolmetta Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 169/322. Genua 1927.)

Tolmetta Fyr paa c. 32° 43' N. 20° 56' E. viser for Tiden fast, hvist Lys.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 3. August 1927.

Nr. 31.

„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.

1350. Danmark. Rødby Havn Indløb. Tilsanding.

I Indløbet til *Rødby* Havn har der fundet en Tilsanding Sted, saaledes at Dybden nu er c. 3,5 m.

Oprensning vil ske, saasnart Opmudringsmateriel kan skaffes til Stede.

Rødby Havn: c. 54° 39',₁ N. 11° 21',₀ E.

(Kort Nr. 292 og 298. Danske Lods, Side 397. Havne-Lods, Side 150.)

1351. Sverige E.-Kyst. Lamskär norra og södra Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 30/2504. Stockholm 1927.)

1. *Lamskär norra* Fyr paa 58° 24' 40" N. 16° 56' 45" E. viser nu hvidt Et-Blink hver 1^s. Synsvidde: 10 Sm.

2. *Lamskär södra* Fyr paa 58° 24' 00" N. 16° 57' 12" E. viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mærke 2^s. Synsvidde: 7 Sm.

3. Lysvinklen i de to ovennævnte Fyr er c. 4° paa hver Side af Linien Fyrene overet. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 5/155 1927.)

1352. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 30/2565. Stockholm 1927. Telegram fra Karlsborg Radio.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station: *Nordvalen* c. 63° 32' N. 20° 48' E. *Sörgadden* c. 63° 33' N. 20° 51' E. *Långrogrundet* c. 63° 15' N. 19° 38' E. (E. f. S. Nr. 49/2218 og 50/2266 1926.)

1353. Finland. Bottniske Bugt. Etukari Baake forandres.

(U. f. S. Nr. 20/337. Helsingfors 1927.)

Det rektangelformede Topmærke paa *Etukari* Baake paa 65° 40' 40" N. 24° 12' 48" E. vil i den nærmeste Tid blive ombyttet med et rhombeformet Mærke.

1354. Finland. Bottniske Bugt. Pohjantähti. Baake ødelagt.

(U. f. S. Nr. 20/341. Helsingfors 1927.)

Stangen paa *Pohjantähti* Baake paa 65° 37' 30" N. 24° 22' 27" E. er ødelagt, men vil i Løbet af Efteraaret blive erstattet med en ny.

1355. Finland. Bottniske Bugt. Baaker genopføres foreløbig ikke.

(U. f. S. Nr. 20/338, 20/339 og 20/340. Helsingfors 1927.)

Nedennævnte Baaker, der er ødelagt, genopføres ikke foreløbigt:

Santosenkari c. 65° 05',₇ N. 25° 02',₁ E. *Hvidenniemi* c. 65° 05',₃ N. 24° 50',₆ E. *Tonskär* c. 63° 35',₉ N. 22° 20',₀ E.

- 1356. Finland. Bottniske Bugt. Relanderinmatala Fyrskib flyttes.**
(U. f. S. Nr. 20/342. Helsingfors 1927.)
Fyrskibet *Relanderinmatala* paa $61^{\circ} 06' 52''$ N. $21^{\circ} 06' 16''$ E. vil i Løbet af September d. A. blive flyttet 1 Sm W. efter til c. $61^{\circ} 06',_8$ N. $21^{\circ} 04',_2$ E.
- 1357. Finland. Finske Bugt. Strikan. Fyr nedlægges.**
(U. f. S. Nr. 20/349. Helsingfors 1927.)
I Løbet af August d. A. nedlægges *Strikan* Fyr paa $59^{\circ} 58' 00''$ N. $24^{\circ} 23' 09''$ E.
- 1358. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Nyt Fyr tændes.**
(U. f. S. Nr. 20/351. Helsingfors 1927.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa N.-Siden af *Rönnskär* Baake paa $59^{\circ} 56' 08''$ N. $24^{\circ} 23' 33''$ E. et nyt Fyr, der skal vise vekselvis hvidt og rødt Lys samt grønt og rødt Lys med En-Formærkelser.
(Kort Nr. 276.)
- 1359. Finland. Finske Bugt. Långörn. Nyt Fyr tændes.**
(U. f. S. Nr. 20/350. Helsingfors 1927.)
Paa Holmen *Långörns* NW.-lige Pynt er paa $59^{\circ} 57' 23''$ N. $24^{\circ} 24' 33''$ E. opført et nyt Fyr, der skal vise vekselvis hvidt og grønt Lys samt rødt og grønt Lys med En-Formærkelser.
- 1360. Finland. Finske Bugt. Kukrunki Baake atter opført.**
(U. f. S. Nr. 20/335. Helsingfors 1927.)
Kukrunki Baake paa c. $60^{\circ} 03',_5$ N. $28^{\circ} 19',_4$ E. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 6/266 1926.)
- 1361. Finland. Finske Bugt. Verkkomatala Fyrskib. Taagesignal gives atter.**
(U. f. S. Nr. 20/336. Helsingfors 1927.)
Verkkomatala Fyrskib paa c. $60^{\circ} 17'$ N. $28^{\circ} 46'$ E. afgiver atter Taagesignal.
(E. f. S. Nr. 25/1079 1927.)
- 1362. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Anløbning af Kronstadt Havn. Sejlansvisning.**
(U. f. s. Nr. 30/2506. Stockholm 1927.)
Alle Handelsskibe, som anløber eller afgaar fra *Kronstadt* Havn, skal under Gang E. for Meridianen $29^{\circ} 20'$ E. holde sig udelukkende i Linien *Kronstadt* Ledefyr overet.
(E. f. S. Nr. 30/1312 1927.)
- 1363. Tyskland. Femer-Bælt. Fyrskibet Fehmarnbælt atter udlagt. Stormvarselstation.**
(N. f. S. Nr. 31/3272. Berlin 1927.)
1. Fyrskibet *Fehmarnbælt* paa c. $54^{\circ} 36'$ N. $11^{\circ} 09'$ E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.
2. Ombord i Fyrskibet er oprettet en Stormvarselstation, der afgiver Signaler om Dagen.
(E. f. S. Nr. 27/1165 1927. Kort Nr. 292, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 398.)

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

- 1364. Sverige. Sundet. Hveen. Bäckviken. Havn midlertidig lukket. Fyr slukkes midlertidigt.**
(U. f. s. Nr. 30/2512. Stockholm 1927.)
I Anledning af forestaaende Reparationsarbejder er *Bäckviken* Havn indtil videre lukket for Trafik, og *Bäckviken* Fyr paa $55^{\circ} 54' 12''$ N. $12^{\circ} 43' 31''$ E. tændes ikke den 1. September d. A.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1926

- 12/577 *Wustrow NW. Vraget af Motorskonnert „Gaarden“.*
46/2127 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sømærker udlagt til Forsøg.*
48/2183 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Midlertidigt Fyr tændt.*

1927

- 2/38 *Sverige. Kalmarsund. Dämman Fyr. Taagesignal forandres.*
4/112 *Sverige. Stora Juten Fyr forandres.*
4/115 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Simpnäsklubb. Taagesignal forandres.*
11/406 *Finland. Åbo Skærgaard. Fyr midlertidig slukket.*
12/470 *Østersøen. Smygehuk E. t. S. Vrag af Skonnert „Karen“.*
13/478 *Sverige. Öland E.-Kyst. Segerstad Fyr forandres.*
15/557) *Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder.*
16/614) *Advarsel. Fyr holdes midlertidigt slukket.*
16/602 *Sverige. Öland W.-Kyst. Stora Rör. Havnefyr midlertidig borttaget.*
16/603 *Sverige. Gotland NE.-Kyst. Bungenäs. Nyt Fyr tændes.*
16/604 *Sverige. Vitskär Fyr nedlægges midlertidigt.*
16/605 *Sverige. Örsbaken. Ledskär Fyr forandres.*
16/616 *Rusland. Finske Bugt. Seiskari N. Vrag.*
18/703 *Sverige. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
18/711 *Finland. Ålands Skærgaard. Fyrskibet Storbrotten. Oplysning om Taagesignal.*
20/824 *Sverige. Hartzö—Enskär. Fyr forandres.*
20/827 *Sverige. Bottniske Bugt. Nyt Fyr tændes Härnöklub.*
25/1084 *Tyskland. Rügen E. Stubbenkammer. Afmærkning forandres.*
27/1157 *Estland. Finske Bugt. Vulfö NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt til Forsøg.*
27/1158 *Estland. Finske Bugt. Reval-Bugt. Skydeøvelser.*
27/1163 *Tyskland. Neukuhren. Fyr forandres.*
28/1197 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Fyr forandres.*
28/1198 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet til Sandhamn. Almagrundet Fyrskib NW. Sømærker udlagt til Forsøg.*
28/1200 *Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib forandres.*
29/1250 *Tyskland. Kieler-Fjord. Stollergrund. Skydeskive udlagt. Advarsel.*
30/1316 *Estland. Finske Bugt. Nekman-Grund Fyrskib ombyttes midlertidig.*

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

1926

- 16/743 *Danmark. Sundet. København. Nordre Toldbod. Ny Kajmur. Midlt. Afm.*
22/992 *Sverige. Sundet. Skanör. Indsejlingsrende. Dybde aftaget.*
33/1482 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Udvidelsesarbejder. Midlt. Fyrbelysning.*
42/1877 *Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod Stenfiskeri.*

1927

- 1/16 *Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke udlagt.*
2/67 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Afmærkning midlertidig fjernet.*
5/199 *Danmark. Sundet. Helsingør. Vrag „Tapperheten“.*
8/286 *Danmark. Sundet. Lous-Flak. Vrag forgæves eftersøgt.*
8/313) *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrskibet Drogden flyttet midlertidigt. Midlertidig Afmærkning. Signal fra Uddybningsmaskinen.*
9/324)
9/359 *Danmark. Sundet. Drogden. Sønder-Dyb. Afmærkning ved Losseplads. Advarsel.*

1927

- 14/524 Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.
 15/562 Sverige. Sundet. Falsterbo. Fyr forandres.
 15/565 Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Avernako W. Vrag.
 24/1030 Danmark. Sundet. Middelhavets-Port Fyr. Taagesignal forandres.
 24/1031 Danmark. Sundet. Trekrøner Fyr. Taagesignal forandres.
 24/1032) Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesteen N. Sømærke ombyttes med Lys- og Klokketønde.
 30/1343)
 24/1033 Danmark. Sundet. Sterns Fyr forandres.
 24/1037 Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Taksensund Fyr forandres.
 28/1203 Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Oplysninger om Vrag.
 29/1297 Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Broarbejder. Advarsel.
 30/1342 Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1926

- 33/1435 Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev. Vrag af Motorsmække „Agra“.
 36/1620 Danmark. Kattegat. Læsø-Trindel Fyrskib. Fyr tændes forsøgsvis i diset Vøjr.
 39/1719 Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund S. Gennemsejlingsaabning i Jernbanebro flyttes.
 41/1822 Danmark. Kattegat. Tangen N. Undervandshindring. Forgæves eftersøgt.
 47/2172 Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Vrag.
 49/2235 Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Ebbelykke-Rev W. Vrag.

1927

- 2/69 Danmark. Kattegat. Skagen. Lodsdamper inddraget.
 4/121 Sverige. Skagerrak. Grisbådarne Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 4/150 Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnemole forlænges. Særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny Havnemole under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 8/289 Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund. Jernbanebro under Ombygning. Advarsel.
 11/413 Danmark. Kattegat. Tunø S. Kirkegrund SE. Undervandshindring.
 11/437 Danmark. Kattegat. Sæby Havn. Fyr midlertidig slukket.
 14/527 Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Fløjtetønde midlertidig inddraget.
 14/529 Norge. Skagerrak. Fyr slukkes midlertidigt.
 14/546 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.
 15/590 Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib. Midlertidigt Sømærke til Opmaalingsbrug.
 18/720 Sverige. Kattegat. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 19/775 Sverige. Kattegat. Fladen. Lys- og Fløjtetønde udlægges.
 20/838 Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Fyrene Lilla Varholmen, Hällsö og Stuvö forandres.
 26/1133 Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.
 27/1171. Sverige. Kattegat. Fladen. Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 28/1204 Danmark. Kattegat. Tisvilde. Skydning.
 28/1207 Danmark. Kattegat. Egeltoft-Vig. Skydning.
 30/1344 Danmark. Kattegat. Sejro-Bugt. Ordrup-Næs. Skydning.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1926

- 41/1836 England. Humber. Skibsfartshindring.

1927

- 6/217 Norge. Lister. Brekneholmen Fyr ødelagt.
 17/682 England E.-Kyst. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 20/843 England. Harwich. Uddybnings- og Dykkerarbejder m. m. Advarsel.
 20/844 England. Outer Gabbard Fyrskib forandres.
 20/847 Skotland. Munden af Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.
 24/1042 Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbringes.
 24/1043 Danmark. Graadyb. Skallingen Fyr forandres.
 24/1046 Skotland. Ratray Head. Taagesignal midlertidig upaalideligt.
 26/1142 Skotland. North Unst Fyr forandres.

1927

- 29/1271 *Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib* flyttes.
 29/1272 *Tyskland. Elben. Afmærkning* forandres.
 30/1325 *England. Themsen Munding. Galloper Fyrskib. Taagesignal* forandres. .

Island og Færøerne.**1926**

- 23/1044 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Ny Mole* opføres. Uddybning.
 32/1423 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Midlertidigt Fyr* tændt.
 36/1610 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Vragafmærkning. Fyr midlertidig* forandret.

1927

- 22/948 *Island S.-Kyst. Dyrhólaey (Portland). Nyt Fyr* opføres.
 24/1052 *Færøerne. Vaagø. Slettenæs. Nyt Fyr* tændes.
-

- 1365. Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet. Fyrskib ombyttes midlertidigt.**
(U. f. s. Nr. 30/2511. Stockholm 1927.)
Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. $55^{\circ} 37' N.$ $12^{\circ} 53' E.$ vil omkring den 3. August d. A. midlertidigt blive ombyttet med Fyrskib Nr. 26 *Reserv*, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignal bliver uforandret.
- 1366. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.**
Ved Opmaalingen den 27. Juli d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,5$ m i E.-Siden af Renden, $6,2$ m i Midten af Renden og $5,7$ m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$
(E. f. S. Nr. 27/1168 1927.)
- 1367. Danmark. Store-Bælt. Romsø-Sund. Klæpen Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost „*Klæpen*“ paa $55^{\circ} 30' (30'') N.$ $10^{\circ} 45' (21'') E.$ er ombyttet med den hvide Lys- og Fløjtetønde „*Klæpen*“.
(Fyr-Fort. Nr. 330.)
- 1368. Danmark. Store-Bælt. Vengeance-Grund. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
Den røde Spidstønde „*Vengeance-Grund*“ paa $55^{\circ} 12' (30'') N.$ $11^{\circ} 05' (01'') E.$ er ombyttet med den røde Lys- og Fløjtetønde „*Vengeance-Grund*“.
(Fyr-Fort. Nr. 358.)
- 1369. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Oplysning om Lods.**
(N. f. S. Nr. 31/3281. Berlin 1927.)
Skibe, der er for indgaaende til *Flensborg-Fjord*, kan ikke mere sikkert gøre Regning paa at faa Lods fra *Falshöft* Lodsstation paa c. $54^{\circ} 46' N.$ $9^{\circ} 58' E.$, derimod kan man altid faa Lods fra Fyrskibet *Flensburg* paa c. $54^{\circ} 50' N.$ $9^{\circ} 54' E.$
(Danske Lods, Side 379.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1370. Norge. Asvær. Gjesnakken Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1927.)
Gjesnakken Fyr paa c. $66^{\circ} 13',0 N.$ $12^{\circ} 08',2 E.$ viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: $11,0$ Sm for hvidt, $7,5$ Sm for rødt og $6,0$ Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er en Del forandret.
(E. f. S. Nr. 14/531 1927.)
- 1371. Norge. Sandsfjord. Ottøy Fyr. Ny Lysvinkel indlagt.**
(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1927.)
I *Ottøy Fyr* paa c. $59^{\circ} 24',2 N.$ $6^{\circ} 05',8 E.$ er indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 24° og 44° .
- 1372. Holland. Friesche Zeegat. Engelsmanplaat. Fyr midlertidig slukket.**
(B. a. Z. Nr. 166/1890. 's-Gravenhage 1927.)
Fyret paa Redningshuset paa *Engelsmanplaat* paa c. $53^{\circ} 28',2 N.$ $6^{\circ} 02',5 E.$ er midlertidig slukket. Det vil atter blive tændt ved første gunstige Lejlighed.
(E. f. S. Nr. 17/680 1927.)

(Se Tillæg.)

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

- 1373. Kanalen. Drivende Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1274. London 1927.)
Den 24. Juli 1927. Vraggods. c. $50^{\circ} 04' N.$ $3^{\circ} 39' W.$, S. for *Start Point*.
- 1374. Frankrig. Boulogne Anduvning. Vrag forsvundet. Vragafmærkning.**
(N. t. M. Nr. 1253. London 1927.)
Vraget paa c. $50^{\circ} 45' N.$ $1^{\circ} 32' E.$, c. $2\frac{1}{2}$ Sm W. for *Crèche Point*, findes ikke mere. Vragtønden er inddraget.

1375. England W.-Kyst. Mersey Floden. North Wall. Fyr og Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 1244. London 1927.)

1. Nær ved SW.-Hjørnet af *Gladstone Half Tide Dok* og 0,685 Sm 284° fra W.-Kant af *St. Mary Kirke* er paa c. 53° 27' N. 3° 01' W. tændt et nyt Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 40 s., Blink 5 s., Mørke 5 s., Blink 5 s., Mørke 25 s. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. Hvidt, firkantet Betontaarn. Taagesignal afgives med Sirene, To-Stød hver 1 m. Pause mellem de 2 korte Stød er 5 s.

2. Det tidligere Fyr og Taagesignal c. 0,2 Sm S. for det i Pkt. 1 nævnte nye Fyr er nedlagt.

1376. Skotland W.-Kyst. Sound of Mull. Ardtornish Point. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 1257. London 1927.)

Omkring den 1. September d. A. tændes paa Spidsen af *Ardtornish Pynt* et Fyr, der skal vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 7,3 m. Fyret skal lyse, som følger:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra Land til 302°. | 5. Rødt i Pejl. fra 57° til 95°. |
| 2. Hvidt i — - 302° - 310°. | 6. Hvidt i — - 95° - 108°. |
| 3. Rødt i — - 310° - 342°. | 7. Rødt i — - 108° - Land. |
| 4. Hvidt i — - 342° - 57°. | |

Fyret bliver ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**1377. Karantænebestemmelser.**

(U. f. s. Nr. 29/2493. Stockholm 1927.)

Sverige. — *Saigon* i *Cochinchina* samt *Byerne Port Arthur, Galveston og Beaumont* i *Texas* er erklæret fri for Pest.

Tillæg.**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****1378. Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Havnearbejder under Udførelse. Oplysninger om Dybdeforholdene.**

1. Den yderste S.-lige Mole er under Reparation, hvorfor der vil blive rejst en stor Rambuk og omkring Molen slaaet Pæle. Der er dog intet til Hinder for Besejling af Havnen.

2. Sandhagen ved S.-Siden af Havneindløbet strækker sig ca. 3 m længere ud end angivet i Kortet.

3. For Tiden er Dybden i Indløbet og Yderhavnen kun 3,3 m.

Mullerup Havn: 55° 29',6 N. 11° 10',6 E.

(Kort Nr. 220 og 251. Danske Lods, Side 308. Havne-Lods, Side 123.)

1379. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Fjellebro Havn SE. Rester af Brohoved.

Resterne af Brohovedet til den tidligere *Langebro* paa c. 55° 02',6 N. 10° 24',4 E. findes endnu og er farlig for Sejladsen for mindre Skibe og Fiskerfartøjer, da Brohovedet ikke mere er synligt over Vandet.

(Kort Nr. 297, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 554.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1380. Danmark. Horns-Rev. Vyl. Midlertidigt Sømærke inddrages.**

Den sorte Spidstønde med sort Stage og 2 sorte Kegler med Spidsen nedad, som midlertidig er udlagt paa 55° 23' (38") N. 7° 44' (13") E., vil i Løbet af den nærmeste Tid blive permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 41/2134 og 41/2135 1920. Kort Nr. 245, 255 og 264.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 10. August 1927.

Nr. 32.

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

I. Østersøen.

1381. Østersøen. Smygehuk SW. Skibsfartshindring.

(Meddelelse fra Bornholms Dampskibsselskab.)

Føreren af Dampskibet *Heimdal* rapporterer, at Skibet Natten mellem den 6. og 7. August d. A. har stødt mod en tilsyneladende flydende Hindring paa c. 55° 14' N. 13° 13' E., c. 7 Sm SW. for *Smygehuk* Fyr.

1382. Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 31/2576. Stockholm 1927.)

Fyrskibet *Trälleborgsredd* paa c. 55° 21' N. 13° 09' E. vil omkring den 17. August d. A. midlertidigt blive ombyttet med Fyrskibet Nr. 28 *Reserv*, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter, Taagesignal samt Signalering med Undervandsklokke bliver uforandret.

1383. Sverige E.-Kyst. Femörehuvud--Norrköping. Stora Juten Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2572. Stockholm 1927.)

Stora Juten Fyr paa 58° 38' 07" N. 16° 19' 45" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 245½° til 249½°. | 5. Hvidt i Pej. fra 73° til 81°. |
| 2. Hvidt i — - 249½° - 254½°. | 6. Rødt i — - 81° - 141°. |
| 3. Rødt i — - 254½° - 283°. | 7. Hvidt, uforst. i Pej. fra 141° til 183°. |
| 4. Grønt i — - 51½° - 73°. | |

Synsvide: E. over: 10 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys.
W. over: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.

(E. f. S. Nr. 4/112 1927.)

1384. Sverige E.-Kyst. Örsbaken. Ledskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2571. Stockholm 1927.)

Ledskär Fyr paa 58° 42' 15" N. 17° 13' 28" E. viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser c. hver 10^s. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 16/605 1927.)

1385. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 31/2567 og 31/2569. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Rata Storgrund c. 63° 59' N. 21° 09' E. *Ellagrundet* c. 63° 51' N. 20° 52' E.
Gerdasgrund c. 63° 31' N. 20° 45' E. *Vegagrundet* c. 63° 32' N. 20° 27' E.

(E. f. S. Nr. 49/2218 1926.)

1386. Sverige. Bottniske Bugt. Härnöklubb. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 26/2182. Stockholm 1927.)

Paa *Härnöklubb* er paa $62^{\circ} 36' 05''$ N. $18^{\circ} 03' 25''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 15^s , Blink 4^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 16 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys. En hvid, ottkantet Fyrbaake paa et 3 m højt, hvidt Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 198° til 310° . 3. Hvidt i Pejl. fra 325° til 38° .2. Rødt i — - 310° - 325° .

Brændetid: Fra Skibsfartens Aabning til den 20. Maj og fra den 20. Juli til Skibsfartens Ophør.

(E. f. S. Nr. 20/827 1927.)

1387. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

(U. f. S. Nr. 21/355, 21/356 og 21/370. Helsingfors 1927.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Keskiniemi c. $65^{\circ} 05'$ N. $24^{\circ} 39'$ E. *Marjaniemi lykta* c. $65^{\circ} 02'$ N. $24^{\circ} 34'$ E.
Ajos c. $65^{\circ} 40'$ N. $24^{\circ} 31'$ E. *Kello* c. $64^{\circ} 41'$ N. $24^{\circ} 25'$ E. *Aijä* c. $64^{\circ} 41'$ N. $24^{\circ} 26'$ E.
Isokraaseli c. $64^{\circ} 41'$ N. $24^{\circ} 25'$ E.

(E. f. S. Nr. 49/2222, 51/2324 og 52/2359 1926.)

1388. Estland. Moon-Sund. Kuivaste. Lodsstation nedlagt.

(N. t. M. Nr. 10/30. Reval 1927.)

Kuivaste Lodsstation paa c. $58^{\circ} 34'$ N. $23^{\circ} 23'$ E. er nedlagt.

(Kort Nr. 268.)

1389. Estland. Riga-Bugt. Pernov Anduvning. Irmgard Grund W. Lystønde udlægges forsøgsvis.

(N. t. M. Nr. 10/29. Reval 1927.)

Omkring den 1. August d. A. var det Hensigten forsøgsvis at udlægge en midlertidig sort og hvid Lystønde, mærket *E. V. No. 131*, og som viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, paa c. $58^{\circ} 13'$ N. $24^{\circ} 21',3$ E., W. for *Irmgard Grund*.

(Kort Nr. 268.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1390. Danmark. Sundet. Stevns Fyr forandres.**

Den 17. August d. A. eller snarest derefter vil *Stevns Fyr* paa c. $55^{\circ} 17'$ N. $12^{\circ} 27'$ E. blive forsynet med elektrisk Glødelampe, hvorved Lysstyrken forøges betydeligt, medens Blinklængden formindskes. Fyret kommer til at vise Blink c. 2^s , Mørke c. 23^s . Lysevnen forøges til 29 Sm.

(E. f. S. Nr. 24/1033 1927. Fyr-Fort. Nr. 308.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1391. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**

I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: $6,0$ m, i *Sælhundeholm-Løb*: $4,2$ m, i *Gaaseholm-Løb*: $2,2$ m, i *Svanholm-Løb*: 1 m og i *Kobberø-Løb*: $3,1$ m. Der er saaledes for Tiden $6,0$ m Dybde ind til *Thyborøn Havn* og $4,2$ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 28/1209 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1392. Nordsøen. Drivende Mine.**Den 31. Juli 1927. En drivende Mine observeret paa c. $56^{\circ} 25'$ N. $4^{\circ} 40'$ E.

1393. Nordsøen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1321. London 1927.)

Den 29. Juli 1927. Vraggods. c. 52° 06' N. 2° 45' E.

Den 31. Juli 1927. En Skibsfartshindring. c. 51° 36' N. 2° 56' E.

1394. Norge. Karlsøy. Korsneset. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1927.)

Paa *Korsneset*, SE.-Pynten af *Karlsøy* er paa 69° 59' 44" N. 19° 58' 24" E. opført et nyt Fyr, *Karlsøy Fyr*, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 7,2 Sm. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret er ubevogtet. Brændetid: 15. August—14. April.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

1395. Norge. Aksten. Melingsvåg. Bømmelen W.-Side. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1927.)

Paa den tidligere Varde paa *Aksten* paa 59° 46' 54" N. 5° 06' 40" E. er anbragt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Varde. Fyret er ubevogtet. Brændetid: 15. Juli—15. Maj.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

1396. Norge. Kvitholmen. Straumbergsund. Sandsfjorden. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1927.)

Paa *Kvitholmen* er paa Holmens E.-Side paa 59° 22' 47" N. 6° 02' 47" E., c. 400 m NW. t. N. for *Kjelsvikpynten*, anbragt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Lille Jernhus. Fyret er ubevogtet. Brændetid: 15. Juli—31. Maj.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

1397. Danmark. Graadyb. Tørre-Bjelke. Sømærke flyttet.

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Tørre-Bjelke*, er flyttet c. 60 m i Retningen 143° ud i 8 m Vand paa 55° 27' (30") N. 8° 18' (30") E.

(E. f. S. Nr. 27/1175 1927. Kort Nr. 308, 245 og 255. Søm.-Fort., Side 22, Nr. 10.)

1398. Holland. Texel. Eierland. Fyr forandres.

(B. a. Z. Nr. 171/1930. 's-Gravenhage 1927.)

Antagelig i Løbet af Oktober d. A. vil *Eierland Fyr* paa c. 53° 11' N. 4° 51',5 E. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 15^s, Blink 0,1^s, Mørke 1,8^s, Blink 0,1^s, Mørke 1,8^s, Blink 0,1^s, Mørke 1,8^s, Blink 0,1^s, Mørke 1,8^s, Blink 0,1^s, Mørke 7,3^s. Synsvidde: 18,9 Sm. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 264.)

1399. England. Themsen. Anduvning. Tønder inddrages.

(N. t. M. Nr. 1267. London 1927.)

Omkring den 24. Oktober d. A. inddrages nedennævnte Tønder permanent:

1. Rød Stumptønde *South Knock* (Observationstønde) paa c. 51° 35' N. 1° 32' E.
2. Sort Spidstønde *South-west Shingles* paa c. 51° 29' N. 1° 13' E.
3. Sort Spidstønde *East Shoebury* paa c. 51° 31' N. 0° 56' E.

1400. England. Themsen. Sea Reach. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1265. London 1927.)

Følgende Forandringer i Afmærkningen er foretaget:

1. Sort og hvid, vandret sribet Tønde med Topbetegnelse, *East River Middle*, paa c. 51° 30' N. 0° 43' E., c. 0,52 Sm S. for S.-Spidsen af *Southend Mole*, er inddraget.
2. Sort Spidstønde, *River Middle*, paa c. 51° 30' N. 0° 42' E., c. 1,1 Sm W. for den i Pkt. 1 nævnte Tønde, er inddraget.
3. Sort Spidstønde, *West River Middle*, er flyttet c. 0,57 Sm W. efter til c. 51° 30' N. 0° 39' E. og fører fremtidig Navnet *West Leigh Middle*.

(E. f. S. Nr. 18/729 1927.)

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

1401. England SW.-Kyst. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1321. London 1927.)

Den 31. Juli 1927. Vraggods. c. 50° 08' N. 5° 44' W., W. for Kap *Cornwall*.

1402. Orkney Øerne. Hoxa Head Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 6. Edinburgh 1927.)

Omkring den 1. September d. A. vil *Hoxa Head* Fyr paa c. 58° 49' N. 3° 02' W. blive forandret, saaledes at det lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 26° til 119°. | 4. Rødt i Pej. fra 163° til 197°. |
| 2. Grønt i — - 119° - 155°. | 5. Hvidt i — - 197° - 215°. |
| 3. Hvidt i — - 155° - 163°. | |

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1403. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1321. London 1927.)

Den 22. Juli 1927. Vraggods flydende i Vandskorpen. c. 42° 19' N. 54° 04' W.

1404. Island W.-Kyst. Faxaflói. Gerdartangi Fyr forandres.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

I Løbet af Efteraaret 1927 vil *Gerdartangi* Fyr paa 64° 00' 43" N. 22° 21' 21" W. blive forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Lysevnen bliver for hvidt Lys 10 Sm og for rødt Lys 7,5 Sm. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 213, 289, 270, 226 og 260. Islandske Lods, Side 54. Fyr-Fort. Nr. 738.)

1405. Island NW.-Kyst. Sugandafjördr. Sudreyri. Afmærkning forandres.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Den 1. September d. A. sker følgende Forandringer i Afmærkningen af Løbet fra *Sudreyri* til det indre af Fjorden:

1. Den røde Vager med 1 opadvendt Kost paa NE.-Siden af *Kerlingasker* inddrages.
2. De fire sorte Vagere paa N.-Siden af Løbet erstattes med tre sorte Vagere med hvid Stage. De to yderste er forsynet hver med 1 nedadvendt Kost, den inderste med 2 nedadvendte Koste.

Sudreyri: c. 66° 07³/₄' N. 23° 32' W.

(E. f. S. Nr. 57/3421 1919. Kort Nr. 261. Islandske Lods, Side 101.)

1406. Island E.-Kyst. Ædarsteinn Fyr forandres.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

I Løbet af Efteraaret 1927 vil *Ædarsteinn* Fyr paa 64° 40' (00") N. 14° 17' (54") W. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,75^s, Mørke 4,25^s. Lysevnen bliver for hvidt Lys 10 Sm, for rødt Lys 7,5 Sm og for grønt Lys 7 Sm. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 288, 270 og 214. Islandske Lods, Side 166. Fyr-Fort. Nr. 794.)

1407. Island E.-Kyst. Hørnafjördr. Hvanney Fyr forandres.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

I Løbet af Efteraaret 1927 vil *Hvanney* Fyr paa 64° 13' (52") N. 15° 11' (36") W. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,75^s, Mørke 4,25^s. Lysevnen bliver for hvidt Lys 10 Sm, for rødt Lys 7,5 Sm og for grønt Lys 7 Sm. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 214, 225 og 270. Islandske Lods, Side 171. Fyr-Fort. Nr. 797.)

1408. Spanien N.-Kyst. Puerto de Castro Urdiales. Fyr forandres.

(A. a. l. N. Nr. 28/726. Madrid 1927.)

I Løbet af August d. A. forandres *Castro Urdiales* Fyr paa 43° 23' 25" N. 3° 14' 00" W. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,3^s, Blink 0,3^s, Mørke 6,9^s. Synsvidde: 24 Sm. Iøvrigt uforandret.

- 1409. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet Anduvning. Fyrskib udlægges.**
 (N. t. M. Nr. 28/2562. Washington 1927.)
 Omkring den 15. August d. A. udlægges paa $39^{\circ} 45' 45''$ N. $73^{\circ} 56' 00''$ W., c. 8 Sm 90° fra *Barnegat* Fyr, et Fyrskib mærket „*Barnegat*“. Fyrskibet, der er forsynet med 2 Fyrmaster, viser fra Fokkemasten hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 8^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 20 m. Hvis Fyret paa Fokkemasten kommer i Uorden, tændes et tilsvarende Fyr paa Stormasten.
 Taagesignal gives med Sirene: Et-Stød af 2^s. Varighed hver 20^s. Hvis Sirenen kommer i Uorden, gives Taagesignal med Klokke.
 Undervandsklokken afgiver Grupper af Tre-Slag hver 15^s.
 (Se Tillæg.)

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

- 1410. Nicaragua N.-Kyst. Little Corn Island SE. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1295. London 1927.)
 En Grund med 12,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. $12^{\circ} 04'$ N. $82^{\circ} 41'$ W., c. 22,2 Sm 128° fra *Little Corn Island* Fyr.
- 1411. Porto Rico S.-Kyst. Tuna Point Fyr forandres.**
 (N. t. M. Nr. 29/2658. Washington 1927.)
 Omkring den 15. August d. A. forandres *Tuna Point* Fyr paa c. $17^{\circ} 59'$ N. $65^{\circ} 53'$ W. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 1,5^s, Mørke 4,1^s, Blink 1,5^s, Mørke 22,9^s. Synsvidde: 16 Sm.
- 1412. Argentina. Bahia Blanca Fyrskib. Undervandsklokke anbragt.**
 (N. t. M. Nr. 29/2667. Washington 1927.)
 I *Bahia Blanca* Fyrskib paa c. $39^{\circ} 09'$ S. $61^{\circ} 43'$ W. er anbragt en Undervandsklokke, der giver Et-Slag hver 6^s.
- 1413. Chile. Port Lebu. Tucapel Point Fyr. Synsvidde formindsket.**
 (N. t. M. Nr. 29/2669. Washington 1927.)
 Synsvidden af det hvide, faste Fyr paa *Tucapel Point* paa c. $37^{\circ} 37'$ S. $73^{\circ} 42'$ W. er nedsat til 8 Sm (tidligere 14 Sm).
- 1414. Chile. Bahia Concepcion. Tomé. Tønde inddraget.**
 (N. t. M. Nr. 1248. London 1927.)
 Den sorte Stumptønde med Topbetegnelse paa c. $36^{\circ} 37'$ S. $72^{\circ} 59'$ W., c. 1,15 Sm W. for *Tomé* Kirke, er inddraget.
- 1415. Panama. Panama Bugt Anduvning. Kap Mala. South Fraile Island. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
 (N. t. M. Nr. 29/2670. Washington 1927.)
 En sort Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink, og Lys med En-Formærkelser hver 20^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s, Lys 5^s, Mørke 5^s, er udlagt paa c. $7^{\circ} 19'$ N. $80^{\circ} 08'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1416. Sicilien. Kap Murro di Porco. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 179/346. Genua 1927.)
 Kap *Murro di Porco* Fyr paa c. $37^{\circ} 00'$ N. $15^{\circ} 20'$ E. viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Iøvrigt uforandret.

1417. **Italien. Adriaterhavet. Isola di Levrera. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 178/339. Genua 1927.)
Isola di Levrera Fyr paa c. 44° 46' N. 14° 18' E. viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
 (E. f. S. Nr. 23/1002 1927.)
1418. **Algier. Kap Gorbelin. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 75/1920. Paris 1927.)
 Kap *Gorbelin* Fyr paa c. 36° 55' N. 4° 26' E. viser hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s, Lys 4,5^s, Mørke 1^s, Lys 1,5^s, Mørke 1^s.

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

1419. **Røde Hav W.-Kyst. Kad-hu E. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 1255. London 1927.)
 En Grund med 6,9 m Vand ligger paa c. 16° 22' N. 39° 43' E., c. 8,75 Sm 79° fra SE.-Spidsen af *Kad-hu*.
1420. **Bugten ved Aden. Fransk Somaliland. Tajura Bugt. Mashah Island. Fyr slukket.**
 (N. t. M. Nr. 1263. London 1927.)
 Det røde, faste Fyr paa c. 11° 43' N. 43° 13' E. er slukket, men vil i Løbet af kort Tid blive erstattet med et Fyr med Formørkelser.
1421. **Forindien W.-Kyst. Malabar Kysten. Cochin Floden Anduvng. Dybden aftaget.**
 (N. t. M. Nr. 1272. London 1927.)
 Der indløber stadig Rapport om, at Dybderne aftager ved Anduvningen til *Cochin* Floden.
Cochin Fyr: c. 9° 58' N. 76° 14' E.
 (E. f. S. Nr. 48/2207 1926.)
1422. **Bengalske Bugt. Hooghly Floden Indløb. Lower Gaspar Fyrskib flyttet.**
 (N. t. M. Nr. 1296. London 1927.)
Lower Gaspar Fyrskib er flyttet 1½ Sm NW. efter og ligger nu paa 21° 28' 03" N. 88° 07' 04" E.
1423. **Bengalske Bugt. Birma. Mergui Havn Anduvning. Kalwin Point. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1206. London 1927.)
Kalwin Point Fyr paa c. 12° 29' N. 98° 35' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,6^s, Mørke 2,4^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid Fyrbygning med røde Baand. Fyret er ubevogtet.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1424. **Sunda Øerne. Javasoen. Le Boeuf Reef. Tønde udlagt.**
 (N. t. M. Nr. 1238. London 1927.)
 En rød Spidstønde med Ballon er udlagt paa 5° 12' 15" S. 113° 16' 45" E., ved NW.-Siden af Revet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1425. **Danmark. Anordning angaaende Adgang for Fartøjer, som fisker med Snurrevaad, til at føre visse Signaler, samt Forbud mod Anvendelse af Ankerlys agter i korte Fartøjer.**
 E. f. S. Nr. 25/1098 1925 annulleres og erstattes med:
 1. For at beskytte Fiskeredskaberne imod Overlast fra andre Fartøjers Side kan danske Fiskerfartøjer, som fisker med Snurrevaad — i Lighed med hvad der er tilladt engelske og hollandske Snurrevaadsfiskere — vise følgende Signaler:

O m D a g e n : En sort Kugle (Kurv eller Signalfigur), anbragt i den forreste Del af Fartøjet saa nær ved Stævnen som muligt og ikke mindre end 3 Meter over Rælingen.

Endvidere en sort Kegle ophængt i den ene Spids under en Raa (Tværstang) paa agterste (eller eneste) Mast ud imod den Side, til hvilken Redskabet viser.

O m N a t t e n : Tre hvide Lys i en Trekant, hvis Sider er c. 75 cm, ophængt ved den ene Spids under Raaen ud imod den Side, til hvilken Redskabet viser.

Naar Linerne løbes ud, bruges Signalerne sammen med de almindelige Sidelys, men uden disse, naar der hives ind.

Toplyset eller Ankerlyset maa ikke vises samtidig med Signalerne

L y d s i g n a l : *Tre lange og en kort Tone* med Fløjten eller Taagehornet, naar andre Skibe nærmer sig. I usigtbart Vejr gives de i de internationale Søvejsregler anførte Taagesignaler (Art. 9 i.).

Naar et Snurrevaads-Fiskerfartøj er til Ankers om Natten og ikke arbejder med Snurrevaad, skal det vise det sædvanlige Ankerlys, som foreskrevet i Art. 9. g., 1ste Afsnit i de internationale Søvejsregler, og maa ikke vise det ovennævnte Signal.

Anvendelsen af andre Signaler end de her anførte til Beskyttelse for Snurrevaadsfiskeres Redskaber er forbudt.

Andre Skibe og Fartøjer især saadanne, som slæber Trawl eller Skovlvaad, opfordres til at gaa langt uden om Fiskerfartøjer, som ved de foran angivne Signaler betegner, at de fisker med Snurrevaad.

Vaad og Liner kan tilsammen strække sig over en Kvadrat-Sømil.

2. For at undgaa Forvekslinger — særlig med de i de internationale Søvejsregler, Art. 9. a., b., c. og Art. 10 foreskrevne hvide Lys — er det forbudt til Ankers liggende Fiskerkuttere og andre korte Fartøjer at anvende det Ankerlys agter, som i Art. 9. g., 2det Afsnit er foreskrevet for Skibe med en Længde af 150 Fod (c. 46 Meter) og derover.

1426. England. Oplysning om Radiopejlstation.

(N. t. M. Nr. 1283. London 1927.)

Lizard Radiopejlstation, Kaldesignal: BVY, vil paa Grund af Eftersyn blive lukket fra den 29. August til den 4. September d. A. c. 49° 59' N. 5° 12' W.

1427. Skotland. Oplysning om Radiopejlstation.

(N. t. M. Nr. 1247. London 1927.)

Ved *Wick* Radiostation paa c. 58° 26' N. 3° 06' W. er oprettet en Radiopejlstation. Kaldesignal: GKR. Bølgelængde: 600 m. Rækkevidde: 100 Sm.

(Kort Nr. 263.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	
	<i>England:</i>
R	Australia Pilot, Vol. I.
	<i>Sverige:</i>
R 59	Sverige E.-Kyst.
	<i>Tyskland:</i>
R 159	Ostsee, Adler-Grund.
R 247	Nordsee, Deutsche Küste, Die Elbe von Brunsbüttel bis Krautsand.
R 250	Nordsee, Deutsche Küste, Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg.
R 84	Nordsee, Niederländische Küste, Die Westfriesischen Inseln.
	<i>Estland:</i>
R 14	Naissaar—Ristna (Nargen—Dagerort).

Tillæg.

I. Østersøen.

1428. Rusland. Finske Bugt. Schepelev E. Mineøvelser.

(N. f. S. Nr. 32/3390. Berlin 1927.)

Paa Grund af Mineøvelser bør Skibe ikke uden tvingende Nødvendighed komme inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| 1. 60° 02', ₇ N. 29° 24', ₂ E. | 3. 60° 05', ₀ N. 29° 30', ₅ E. |
| 2. 60° 05', ₀ N. 29° 24', ₂ E. | 4. 60° 02', ₇ N. 29° 30', ₀ E. |

1429. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Vrag.

(N. f. S. Nr. 32/3392. Berlin 1927.)

Vraget af et Sejlskib ligger sunket i 10,₇ m Vand paa 59° 59' 07",₅ N. 29° 41' 43" E., c. 0,₁ Sm NE. for N.-Enden af *Miljutin* Bølgebryder. Vraget, hvorfra to Master rager over Vandet, ligger i Retningen NNE.—SSW. Som Afmærkning udlægges en rød Spirtønde med en rød, opadvendt Kost og en hvid Spirtønde med en sort, nedadvendt Kost henholdsvis S. og N. for Vraget.

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

1430. Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsteen N. Sømærke ombyttet med Lys- og Klokketønde.

Den røde Spidstønde *Provsteen N.* med 3 opadvendte Koste paa 55° 40' (54") N. 12° 38' (46") E., c. 45 m uden for Kloakledningens Yderende, er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, mærket „*Provsteen*“, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s, Lys c. 3^s, Mørke c. 2^s. Naar der er Udsigt til Is, udlægges en rød Spirtønde i Stedet for Lystønden, uden at der derfor vises Signal for, at Lystønden ikke kan forventes at være paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1032 og 30/1343 1927. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 275. Fyr-Fort. Nr. 280 A. Søm.-Fort., Side 48, Nr. 6.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1431. Kattegat. Store-Middelgrund. Skibsfartshindring.

(Meddelelse fra Det Forenede Dampskibsselskab.)

Føreren af Dampskibet *Dronning Maud* rapporterer, at Skibet *Natten* mellem den 6. og 7. August d. A. har stødt mod en Genstand paa c. 56° 34',₅ N. 12° 07',₅ E., c. 1½ Sm N. for *Store-Middelgrund* Lys- og Klokketønde.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1432. Island W.-Kyst. Sandgerdi. Rettelser til den islandske Lods.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Følgende Rettelser vil være at foretage i Den *islandske* Lods, 5. Udgave, 1927:

- Side 49, Linie 43—45: Skuret paa *Bæjarskerseyri* er nedrevet, men det kan forventes, at en anden Fyrbygning vil blive rejst i Løbet af Efteraaret.
- Side 49, Linie 46—Side 50, Linie 14: De to ældre Fyrbygninger er nedrevet. Indsejlingsmærket er „Fyrbygningen overet med Varde paa Mellelandet (og med *Keilir*)“. Det Side 50, Linie 11 omtalte Hus har ikke rødt Tag, og det sorte Skur er nedrevet; der er for Tiden ingen Indsejlingsmærker til Inderhavnen, men saadanne kan forventes rejst i Løbet af Efteraaret, hvorom nærmere Meddelelse vil fremkomme senere.

Sandgerdi: c. 64° 02',₄ N. 22° 43',₁ W.

(Islandske Lods, Side 49 og 50.)

1433. Island N.-Kyst. Raufarhöfn. Varde nedrevet. Nyt Indsejlingsmærke.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Den hvide Stenvarde med 2 firkantede, røde Topplader paa c. 66° 27' N. 15° 56' W., tæt E. for Handelshusene, er nedrevet. Indsejlingslinien til Inderhavnen bestemmes af den nu under Opførelse værende ny Kirkes W.-Ende fri af *Holmen*.

(Kort Nr. 270 og 212. Islandske Lods, Side 138.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 17. August 1927.

Nr. 33.

„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 faaer 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.

1434. Sverige S.-Kyst. Indløbet til Sölvesborg. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2575. Stockholm 1927.)

1. To nye Ledefyr, *Kuggskär* paa $56^{\circ} 01' 32''$ N. $14^{\circ} 34' 42''$ E. og *Rådmansholmen* paa $56^{\circ} 02' 46''$ N. $14^{\circ} 35' 32''$ E. er tændt og anbragt paa hvide Fyrbaaker forsynet med hvide Diamanter (som Dagmærker) umiddelbart under Fyrlygterne. Fyrene, der staar c. 2400 m fra hinanden, leder overet i Pejling c. 20° mellem $5,7$ m Grunden ved *Ledgrund* og *Bulleråsen* Stage med Kost. Ledelinien gaar smaa 40 m W. om 6 m Grunden paa $55^{\circ} 57' 20''$ N. $14^{\circ} 31' 55''$ E. Brændetid: Hele Aaret.

Forfyret, *Kuggskär*, viser hvidt Et-Blink hver $\frac{3}{4}$ s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt, uforstærket i Pejl. fra c. 152° til c. 177° .

b. — — — — — c. 248° - c. 357° .

c. Hvidt i Pejl. fra c. 357° til c. 42° .

Bagfyret, *Rådmansholmen*, viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6 s., Lys 4 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 15 Sm. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pejl. fra 17° til 23° .

b. Hvidt, uforstærket i Pejl. fra c. 93° til c. 128° .

2. Ledefyrene *Sölvesborg yttre hamn södra* paa $56^{\circ} 01' 59''$ N. $14^{\circ} 34' 43''$ E. og *Sölvesborg yttre hamn norra* paa $56^{\circ} 02' 10''$ N. $14^{\circ} 34' 51''$ E. er nedlagt. (E. f. S. Nr. 26/1125 1927).

3. *Timan* Fyr paa $56^{\circ} 00' 55''$ N. $14^{\circ} 34' 31''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6 s. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

a. Rødt i Pejl. fra 28° til 38° . d. Rødt i Pejl. fra 86° til 124° .

b. Grønt i — - 38° - 45° . e. Hvidt i — - 124° - 202° .

c. Hvidt i — - 45° - 86° .

I den røde Lysvinkel fra 28° til 38° ligger $5,7$ m Grunden S. for *Ledgrundet*. Iøvrigt uforandret.

4. *Tre Stenar* Fyr paa $56^{\circ} 01' 17''$ N. $13^{\circ} 34' 52''$ E. viser nu grønt Et-Blink hver 3 s. Iøvrigt uforandret.

5. Ledefyrene *Kiaholmen* paa $56^{\circ} 01' 59''$ N. $14^{\circ} 35' 15''$ E. og *Sjöfyren* paa $56^{\circ} 02' 11''$ N. $14^{\circ} 35' 22''$ E. viser nu henholdsvis rødt Et-Blink hver $1,5$ s. og rødt, fast Lys. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 280 og 269.)

1435. Sverige E.-Kyst. Hävrings. Hävrings Baake WNW. Taarn opført.
(U. f. s. Nr. 31/2573. Stockholm 1927.)
30 m WNW. for Hävrings Baake, der ligger paa c. $58^{\circ} 36',_3$ N. $17^{\circ} 19',_0$ E., er opført et pyramideformet, umalet Taarn. Taarnets Top er 29 m over Vandfladen og er et Par Meter lavere end Baakens Top.
1436. Sverige E.-Kyst. Vitskär Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 32/2655. Stockholm 1927.)
Vitskär Fyr paa $58^{\circ} 37' 45''$ N. $16^{\circ} 12' 56''$ E. er atter tændt.
(E. f. s. Nr. 16/604 1927.)
1437. Sverige E.-Kyst. Hartzö-Enskär. Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 32/2654. Stockholm 1927.)
Lysvinklerne i Hartzö-Enskär Fyr paa $58^{\circ} 40' 52''$ N. $17^{\circ} 28' 50''$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 302° til 348° . 2. Rødt i Pejll. fra 59° til c. 81° .
Iøvrigt uforandret.
(E. f. s. Nr. 20/824 1927.)
1438. Sverige. Stockholm Skærgaard. Bredgrund. Oplysning om Lystønde.
(U. f. s. Nr. 32/2653. Stockholm 1927.)
Den paa $58^{\circ} 43' 42''$ N. $17^{\circ} 52' 54''$ E., E. for Bredgrund, hidtil udlagte midlertidige sorte Lystønde med hvidt Bælte om Fyropstanderen, og som viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, er fra den 1. August d. A. overgaaet til den permanente Fyrbelysning. Lystønden vil fremtidig ligge paa Station hele Aaret, saa længe som Isforholdene tillader det.
(Kort Nr. 268.)
1439. Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarm Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 30/2503. Stockholm 1927.)
I Løbet af 1928 vil Söderarm Fyr paa $59^{\circ} 45' 15''$ N. $19^{\circ} 24' 34''$ E. blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1^m , Blink 8^s , Mørke 52^s .
(Kort Nr. 268.)
1440. Sverige. Stockholm Skærgaard. Trosa SE. Askö S.-Pynt. Kyrkoskär. Taarn opført.
(U. f. s. Nr. 31/2570. Stockholm 1927.)
Paa Kyrkoskär er paa c. $58^{\circ} 48',_2$ N. $17^{\circ} 40',_8$ E. opført et pyramideformet, umalet Taarn. Taarnets Top er 43 m over Vandfladen.
1441. Sverige. Bottniske Bugt. Viksellsgrundet. Sømærke forsvundet.
(U. f. s. Nr. 32/2652. Stockholm 1927.)
Den sorte Stage med hvidt Bælte og een Ballon paa c. $60^{\circ} 56'$ N. $17^{\circ} 21'$ E., ved Viksellsgrundet N. for Iggöskaten, er forsvundet, men vil snarest blive erstattet.
1442. Sverige. Bottniske Bugt. Lulnäset. Tjuvholmssundet Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 32/2650. Stockholm 1927.)
Tjuvholmssundet Ledefyr er forandret, som følger:
a. Bagfyret paa $65^{\circ} 31' 11''$ N. $22^{\circ} 09' 10''$ E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 3^s , Mørke 1^s .
b. Forfyret paa $65^{\circ} 31' 27''$ N. $22^{\circ} 09' 33''$ E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 1^s , Lys $0,5^s$, Mørke $0,5^s$.
Iøvrigt uforandrede.
1443. Sverige. Bottniske Bugt. Sandöfjärden og Finnklipporna. Nye Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 32/2649. Stockholm 1927.)
Nedennævnte nye Fyr er tændt:
1. Altappen Ledefyr, der overet i Pejling 107° leder gennem Svartösundet. Afstanden mellem Fyrene er 412 m.
a. Altappen västra Fyr paa $65^{\circ} 32' 00''$ N. $22^{\circ} 20' 46''$ E., paa Altappen, viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: $5,7$ m.
En hvid Stangbaake med Trekant med opadvendt Spids.

b. *Altappen östra Fyr* paa $65^{\circ} 31' 58''$ N. $22^{\circ} 21' 18''$ E., paa *Altappen*, viser hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 9,2 m. En hvid Stangbaake med Trekant med opadvendt Spids.

2. *Sandöfjärden Ledefyr* er overet i Pejling $174\frac{1}{2}^{\circ}$ og er anbragt paa de tidligere Ledemærker. Afstanden mellem Fyrene er 660 m.

a. *Sandöfjärden norra Fyr* paa $65^{\circ} 31' 10''$ N. $22^{\circ} 19' 45''$ E., paa *Sandö*, viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 6,5 m.

b. *Sandöfjärden södra Fyr* paa $65^{\circ} 30' 48''$ N. $22^{\circ} 19' 50''$ E., paa *Sandö*, viser rødt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 11,5 m.

Brændetid for ovennævnte Fyr: 1. August til Sejladsens Ophør.

1444. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 33/3475. Berlin 1927.)

Fyret paa Hovedet af Kurhusbroen (Landingsbroen) paa $54^{\circ} 31' 14''$ N. $18^{\circ} 33' 20''$ E. er forandret fra hvidt, fast Fyr til grønt, fast Fyr.

1445. Tyskland. Kieler-Fjord. Vragrester fjernes. Midlertidig Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 31/3273. Berlin 1927.)

Arbejdet med Bortfjernelsen af Vragresterne af Vraget af *Colchester*, der ikke er farligt for Sejladsen, og som ligger sunket paa c. $54^{\circ} 24' N. 10^{\circ} 12' E.$, er genoptaget. De enkelte Vragdele er afmærket med smaa, graa Tønder og en grøn Vragvager med E.-Topbetegnelse er, saa længe Arbejdet staar paa, udlagt c. 50 m E. for Vragstedet.

(E. f. S. Nr. 15/712 1924.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1446. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lysegrund E. Lystønde atter udlagt.

Lystønden *Lysegrund E.* paa c. $55^{\circ} 49' N. 11^{\circ} 47' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 16/661 1927.)

1447. Danmark. Kattegat. Isefjord. Ourø-Vestre-Løb. Lystønder atter udlagt.

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Skinkelmæren c. $55^{\circ} 46',6 N. 11^{\circ} 46',2 E.$ *Hønschalsen. Eskeholm NW. Bognæs SE.*
(E. f. S. Nr. 22/956 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1448. Nordsøen. Drivende Mine.

(Meddelelse fra Føreren af Dampskibet Svanholm.)

Den 9. August 1927. En drivende Mine med Horn observeret paa c. $58^{\circ} 22' N. 3^{\circ} 05' E.$

1449. Danmark. Horns-Rev. Vyl. Midlertidigt Sømærke inddraget.

Den sorte Spidstønde med sort Stage og 2 sorte Kegler med Spidsen nedad, som midlertidig har været udlagt paa $55^{\circ} 23' (38'') N. 7^{\circ} 44' (13'') E.$, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 31/1380 1927. Kort Nr. 245, 255 og 264.)

1450. Tyskland. Elben. Fyrskibet Elbe 2 atter udlagt.

(N. f. S. Nr. 33/3487. Berlin 1927.)

Fyrskibet *Elbe 2 Bürgermeister Bartels* er atter udlagt paa Station paa c. $54^{\circ} 00' N. 8^{\circ} 25' E.$

(E. f. S. Nr. 18/725 og 25/1095 1927.)

1451. Tyskland. Jade. Wangeroog. Taagesignalanlægs Plads.

(N. f. S. Nr. 33/3491. Berlin 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1138 1927 meddeles, at den deri omtalte Mast med en sort Diamant paa Toppen, og hvorpaa den elektromagnetiske Luftmembransender til Taagesignalet er anbragt, er opført paa $53^{\circ} 47' 41'' N. 7^{\circ} 52' 11'' E.$

(E. f. S. Nr. 26/1138 1927. Kort. Nr. 264.)

1452. **Holland. Zeegat van Texel. Noorder Haaks. Vrag forsvundet.**
(B. a. Z. Nr. 181/2013. 's-Gravenhage 1927.)
Vraget, der laa sunket paa c. $52^{\circ} 58',_5$ N. $4^{\circ} 35'$ E., paa Yderenden af *Noorder Haaks*, er forsvundet.
(E. f. S. Nr. 48/2196 1926.)
1453. **England. Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidigt med Reservefyrskib.**
(N. t. M. Nr. 1326. London 1927.)
Omkring den 1. September d. A. vil Fyrskibet *Outer Dowsing* paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 59'$ E. uden nærmere Meddelelse for et Tidsrum af c. 2 Maaneder midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter som Hovedfyrskibet, men med betydelig mindre Lysevne. Taagesignalerne afgives med Sirene og Undervandsklokke paa lignende Maade som de nuværende Taagesignaler. — Der vil ikke fremkomme yderligere Meddelelse om, at Hovedfyrskibet atter er udlagt.

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

1454. **Frankrig. Caen. Ouistreham. Fyrs Synsvidde.**
(A. a. N. Nr. 29/1547. Paris 1927.)
Det røde Lys i *Ouistreham* Fyr paa c. $49^{\circ} 17'$ N. $0^{\circ} 15'$ W. har nu en Synsvidde paa 15 Sm.
1455. **England S.-Kyst. Isle of Wight. Cowes Anduvning. Sømærke forandret.**
(N. t. M. Nr. 1315. London 1927.)
Stagen med Ballon er permanent fjernet fra den rød- og hvidternede Spidstønde paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 18'$ W., c. $0,_{25}$ Sm W. for NE.-Enden af *Prince Consort Shoal*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1456. **Spanien NW.-Kyst. Ria de Arosa. Rianjo Ankerplads. Grund.**
(N. f. S. Nr. 31/3307. Berlin 1927.)
En Klippegrund med kun $0,_{8}$ m Vand er fundet paa c. $42^{\circ} 38',_9$ N. $8^{\circ} 49',_4$ W., $0,_{27}$ Sm 241° fra *Rianjo* Kirke og c. 100 m NW. for $2,_{6}$ m Grunden *Sinal*.
1457. **Azorerne. São Miguel NW. og N. Braad findes ikke.**
(N. f. S. Nr. 31/3310. Berlin 1927.)
De af forskellige Skibe indrapporterede Braad paa c. $38^{\circ} 16'$ N. $26^{\circ} 39'$ W. og paa c. $38^{\circ} 26'$ N. $25^{\circ} 09'$ W. er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 16/827 1921.)
1458. **Newfoundland E.-Kyst. Bonavista Bugt. Stevensons Island Fyr forandret.** †
(N. t. M. Nr. 30/2755. Washington 1927.)
Stevensons Island Fyr paa c. $49^{\circ} 09',_5$ N. $53^{\circ} 24',_5$ W. viser nu hvidt Et-Blink.
(E. f. S. Nr. 26/1146 1927.)
1459. **Newfoundland E.-Kyst. Bonavista Bugt. Little Denier Island Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 30/2756. Washington 1927.)
Little Denier Island Fyr paa c. $48^{\circ} 41'$ N. $53^{\circ} 35'$ W. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s . Iøvrigt uforandret.
1460. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound Indløb. Great Round Shoal Fyrskib. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 28/2548. Washington 1927.)
Omkring den 30. August d. A. vil de to faste, hvide Fyr i *Great Round Shoal* Fyrskib paa c. $41^{\circ} 24'$ N. $69^{\circ} 55'$ W. blive erstattet med eet Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 5^s , Mørke 5^s .

1461. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. Stratford Point Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 30/2763. Washington 1927.)
Omkring den 31. August d. A. forandres *Stratford Point* Fyr paa c. $41^{\circ} 09' N.$ $73^{\circ} 06' E.$ til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink $1,2^s$, Mørke $28,8^s$. Løvrigt uforandret.
(Se Tillæg.)

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

1462. Britisk Honduras. Bahia Chetumul. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 1312. London 1927.)
1. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}^s$, er tændt paa c. $17^{\circ} 56' N.$ $88^{\circ} 08' W.$, c. $3\frac{1}{2}$ Sm SE. for *Bulk Head*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Et $6,4$ m højt, rødt Tremmeværkstaarn paa Betonfundament.
2. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa c. $18^{\circ} 21' N.$ $88^{\circ} 05' W.$, c. $3\frac{1}{4}$ Sm E. for *Rocky Point*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Et $6,4$ m højt, rødt Tremmeværkstaarn paa Betonfundament.
3. Det hvide, faste Fyr paa c. $18^{\circ} 21' N.$ $88^{\circ} 08' W.$, paa Revet, som strækker sig ud i NE.-lig Retning fra *Rocky Point*, er nedlagt.
1463. Bonaire. Boca Spelonk. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1333. London 1927.)
Boca Spelonk Fyr paa c. $12^{\circ} 13' N.$ $68^{\circ} 13' W.$ har nu en Synsvidde paa kun 12 Sm.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1464. Rusland. Sorte Hav. Sevastopol. West Inkerman Forfyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1329. London 1927.)
Inkerman Forfyr paa c. $44^{\circ} 37' N.$ $33^{\circ} 35' E.$, tæt ved NE.-Enden af Havnen, viser nu afvekslende hvidt og rødt Lys hver $1^m 20^s$, hvidt Lys 30^s , rødt Lys 50^s .

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

1465. Portugisisk E.-Afrika. Moma Island og Port Moma. Oplysning om Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 1344. London 1927.)
Ifølge de sidste portugisiske Bestemmelser ligger *Moma Island* c. $2\frac{1}{2}$ Sm SW. for og *Port Moma* c. $2\frac{3}{4}$ Sm S. for de i Kortet angivne Pladser.
Moma Island: c. $16^{\circ} 47' S.$ $39^{\circ} 32' E.$

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1466. Siam Bugt. Siam. Singora. Fyrs Synsvidde.
(N. t. M. Nr. 84. Bangkok 1927.)
Synsviddens af *Singora* Fyr paa c. $7^{\circ} 12',5 N.$ $100^{\circ} 36',5 E.$ er 15 Sm.
(E. f. S. Nr. 5/196 1927.)
1467. Siam Bugt. Siam. Koh Prap. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1307. London 1927.)
Koh Prap Fyr paa c. $9^{\circ} 13' N.$ $99^{\circ} 25' E.$ viser nu hvidt, fast Lys med Gruppe-Blink, To-Blink hver 1^m , fast Lys 30^s , Mørke 10^s , Blink 5^s , Mørke 5^s , Blink 5^s , Mørke 5^s .

XI. Bekendtgørelser m. m.

1468. Spanien. Oplysning om Koffardiflag.

(Meddelelse fra det danske Gesandtskab i Madrid.)

Det af den spanske Handelsmarine benyttede Flag skal fra den 1. Januar 1928 at regne være det samme som nu anvendes af Krigsmarinen og regnes for det egentlige Nationalflag. Det bestaar af 3 horizontale Felter, hvoraf det øverste og nederste er røde og lige brede, det midterste gult og dobbelt saa bredt som hvert af de to andre. Koffardimarinens Flag skal dog ikke være forsynet med Skjold.

1469. Karantænebestemmelser.

(U. f. s. Nr. 32/2727. Stockholm 1927.)

Sverige. — Senegal i Afrika er erklæret pestsmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- N 3037 China. — Kialing kiang or Chung king siao ho — Chung king to Pao ning.
 R 124 North Sea. — Texel.
 R 2818 United States. — Hampton roads and Elizabeth river.
 T Supplement No. 3 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. I.
 T Supplement No. 3 to China Sea Pilot, Vol. IV.
 T Supplement No. 1 to China Sea Pilot, Vol. V.
 T Supplement No. 6 to West Indies Pilot, Vol. II.
 T Supplement No. 8 to Newfoundland and Labrador Pilot, Vol. II.

Tillæg.

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

1470. Danmark. Lille-Bælt. Kongebro-Snoghøj. Oplysning om Telegrafkabler.

Telegrafkablerne mellem Kongebro og Snoghøj er flyttet saaledes, at de nu udgaar fra Kysten tæt E. for Kongebro i N.-lig Retning til umiddelbart W. for Snoghøj Færgebro. Kablernes E.-Grænse er angivet ved to Kabelbaaker c. 200 m E. for Kongebro.

Kongebro: c. $55^{\circ} 30',7$ N. $9^{\circ} 42',9$ E.Snoghøj: c. $55^{\circ} 31',2$ N. $9^{\circ} 43',1$ E.

(Kort Nr. 223, 241 og 242. Danske Lods, Side 347.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

1471. Færøerne. Vaagø. Slettenæs. Nyt Fyr tændt.

Paa Slettenæs, NE.-Pynten af Vaagø, er paa $62^{\circ} 09'$ ($33''$) N. $7^{\circ} 14'$ ($03''$) W. tændt et nyt Vinkelfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 2^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 7^s . Flammens Højde: 60 m. Synsvide og Lysevne: 10 Sm. Et hvidt, $2\frac{1}{2}$ m højt, firkantet Fyrhus med rød, vandret Stribe. Fyret er ubevogtet. Nærmere Oplysninger vedrørende Lysvinklerne vil senere fremkomme.

(E. f. S. Nr. 24/1052 og 30/1332 1927. Kort Nr. 208, 209, 239, 263 og 283. Færøske Lods, Side 54. Fyr-Fort. Nr. 720 B.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 24. August 1927.

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 Portougifterne. 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 Synsvide er auført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Sæn.

I. Østersøen.

1472. Sverige. Öland E. Drivende Tømmerladning.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Den 20. August 1927. En drivende Tømmerladning er observeret paa c. 56° 33' N. 16° 55' E., c. 16 Sm NE. for *Segestad Fyr* paa *Öland*.

1473. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Fyr forandret. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 33/2731. Stockholm 1927.)

1. *Visby Fyr* paa 57° 38' 16" N. 18° 17' 15" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 55° til 73°. c. Rødt i Pejl. fra 91° til 210°.

b. Hvidt i — - 73° - 91°. d. Hvidt, uforstærket i Pejl. fra 210° til 254°.

Løvrigt er Fyret uforandret.

2. Stagen *Södra banken yttre* paa 57° 38' 13" N. 18° 16' 46" E. er flyttet c. 35 m S. efter til 57° 38' 12" N. 18° 16' 46" E.

(E. f. S. Nr. 21/873 og 28/1197 1927. Kort Nr. 268.)

1474. Sverige. Öregrund Skærgaard. Tolvöregrundet Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 33/2813. Stockholm 1927.)

Fyret *Tolvöregrundet*, der tidligere var anbragt paa et 3 m højt Betontaarn, er nu anbragt paa en 11 m høj Jernbaake klos op ad Betontaarnet. Flammens Højde er 16 m. Samtidig er Fyrets Lysevne N.-efter i Ledelinien mod *Kärringön* forøget, saa Synsvidden nu er 13 Sm. Synsvidden S.-efter er 9 Sm. 60° 15' 34" N. 18° 37' 52" E.

Afstanden mellem *Kärringön Fyr* og *Tolvöregrundet*, der er overet i Pejling 135°, er c. 7 100 m.

1475. Sverige. Bottniske Bugt. Viksellsgrundet. Sømærke atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 33/2730. Stockholm 1927.)

Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa c. 60° 56' N. 17° 21' E. ved *Viksellsgrundet*, N. for *Iggöskaten*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 33/1441 1927.)

1476. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønden Dynglasset atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 33/2729. Stockholm 1927.)

Lystønden *Dynglasset* paa c. 63° 28' N. 19° 36' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 50/2266 1926.)

- 1477. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 33/2732. Stockholm 1927.)
Samtlige Fyr ved Indløbet til *Uleåborg* c. 65° 06' N. 25° 02' E., *Brahestad*, *Gamla-karleby*, *Jakobstad* samt *Hällgrund* Fyr ved Indløbet til *Nykarleby* er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 51/2323, 51/2324, 51/2325, 52/2:00 og 52/2361 1926.)
- 1478. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Kopparfuruskär og Stora Högs-kär Fyr nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 22/383. Helsingfors 1927.)
Fyrene *Kopparfuruskär* paa 63° 08' 09" N. 21° 25' 41" E. og *Stora Högs-kär* paa 63° 08' 12" N. 21° 26' 31" E. er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 30/1309 1927.)
- 1479. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fågelskär. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. S. Nr. 22/382. Helsingfors 1927.)
Paa *Fågelskär* er paa 63° 08' 42" N. 21° 20' 10" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 5,5 m. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 17° til 40°. 3. Rødt i Pejl. fra 62° til 107°.
2. Hvidt i — - 40° - 62°.
Hvidt, ottekantet Taarn paa hvidt Betonfundament.
(E. f. S. Nr. 30/1310 1927.)
- 1480. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Norrgrynnan. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. S. Nr. 22/384. Helsingfors 1927.)
Paa *Norrgrynnan* er paa 63° 06' 48" N. 21° 17' 34" E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,2^s, Blink 0,4^s, Mørke 6^s. Flammens Højde: 9 m. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 65° til 88°. 4. Grønt i Pejl. fra 115° til 185°.
2. Hvidt i — - 88° - 92°. 5. Rødt i — - 185° - 290°.
3. Rødt i — - 92° - 115°.
Hvid, ottekantet Fyrbaake.
(E. f. S. Nr. 30/1310 1927.)
- 1481. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Vrag fjernet. Vragafmærkning ind-draget.**
(U. f. s. Nr. 33/2734. Stockholm 1927.)
Vraget af Sejlskibet, der laa sunket paa 59° 59' 07,5" N. 29° 41' 43,0" E., c. 1 Sm NE. for *Miljutin* Molens N.-Ende, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr. 30/1313 og 32/1429 1927.)
- 1482. Memelomraadet. Memel. Vinkbaake fjernet.**
(N. f. S. Nr. 34/3604. Berlin 1927.)
Vinkbaaken paa c. 55° 43,4' N. 21° 06',9 E. er fjernet.
(Kort Nr. 269.)
- 1483. Tyskland. Neukuhren. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 34/3605. Berlin 1927.)
Fyret paa E.-Molehovedet ved *Neukuhren* Havn paa c. 54° 57' N. 20° 13' E. viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 6^s, Lys 1,5^s, Mørke 0,5^s, Lys 3,5^s, Mørke 0,5^s. Flammens Højde: 9,4 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvis Fyret kommer i Uorden, erstattes det midlertidigt af et hvidt, fast Fyr.
(E. f. S. Nr. 27/1163 1927. Kort Nr. 269.)
(Se Tillæg.)

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

- 1484. Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning ved Losseplads ind-draget.**
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 14/524 1927 meddeles, at Afmærkningen ved Lossepladsen E. for *Knollen* er inddraget med Undtagelse af den grønne Tønde paa 55° 37' (33") N. 12° 43' (14") E.
(E. f. S. Nr. 14/524 1927.)

1485. Danmark. Sundet. Drogden. Kastrup. Statens Lufthavn E. Advarsel.

I Anledning af, at der den 4. September d. A. Kl. 1300—1800 finder Starter og Landinger Sted i Farvandsafsnittet ud for Lufthavnen *Kastrup* ud til *Nordre Røse Fyr* af adskillige Sø-Luftfartøjer, er det forbundet med Fare at besejle dette Afsnit, hvorfor det henstilles, at Fartøjer, Baade eller lignende holder sig udenfor dette Omraade.

Statens Lufthavn: c. $55^{\circ} 37,6' N.$ $12^{\circ} 39,8' E.$

1486. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Afmærkning forandret.

1. Den inderste hvide Stage med 1 nedadvendt Kost ved W.-Siden af $7,5$ m Løbet, paa $55^{\circ} 02' (27'') N.$ $9^{\circ} 25' (54'') E.$ er inddraget.

2. En kort, tyk, rød Stage er udlagt paa $55^{\circ} 02' (24'') N.$ $9^{\circ} 25' (57'') E.$ ved E.-Siden af $7,5$ m Løbet (der tillige udgør W.-Siden af $5,9$ m Løbet). Grænselinien her er saaledes nu ialt afmærket med 3 korte, tykke, røde Stager.

(E. f. S. Nr. 43/1906 1925. Kort Nr. 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 370. Havne-Lods, Side 10, Tillæg Nr. 1, Side 1. Søm.-Fort. Side 58, Tillæg Nr. 3, Side 11.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1487. Danmark. Kattegat. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.**

I Dagene 13. September—1. Oktober d. A. (Søndagene undtaget) afholdes Skarpskydning med Kanoner fra Kl. 1030 til Kl. 1430 ved *Jægerspris*.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalfag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa *Kroblingebakke*, c. 1000 m WNW. for *Christiansminde*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene.

Under Skydningen 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 *Overbjerg*, hvilket tilkendegives ved Signalfag fra *Maglehøj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris-Bugt*.

Alholm: c. $55^{\circ} 55' N.$ $11^{\circ} 54' E.$

(Danske Lods, Side 194.)

1488. Danmark. Kattegat. Ebeltoft-Vig. Skydning. Advarsel.

I Terrænet om *Fuglsø* paa *Mols* vil der blive afholdt Skarpskydning med Kanoner i Dagene fra 8.—16. September d. A.

Skydningerne foretages fra Kl. 1000 til Kl. 1500 i Terrænet mellem *Bogens Sø*, *Elbjerg*, *Fuglsø* og *Fuglvad*, hvilket Terræn tillige med Stranden der ud for er afspærret i Skydetiden.

Projektiler og Sprængstykker af saadanne vil kunne falde i *Ebeltoft-Vig* indtil flere km fra *Molskysten*.

Paa Skydedage vil der blive hejst rødt Flag med hvid Spunds mindst en Time før Skydningens Begyndelse paa *Elbjerg* NW. for *Fuglsø* og paa Bakken E. for *Særbæk* Dampskibsbro. Naar Dagens Skydninger er endt nedhales Flagene.

Særbæk Bro: c. $56^{\circ} 10',3 N.$ $10^{\circ} 31',6 E.$

1489. Danmark. Limfjorden. Hvalp-Sund. Anlæg af Færgehavn og Fiskerihavn.

1. Ved *Hvalp-Sund* Færgebro paa c. $56^{\circ} 42' N.$ $9^{\circ} 11,7' E.$ er anlagt en Færgehavn i Forbindelse med en Fiskerihavn. Dybden i Indløbet til Færgehavnen og i denne er 3 m. Dybden i Fiskerihavnens E.-lige Del er $2,5$ m, medens Dybden i den W.-lige Del er under 1 m. Færgefart til *Sundsøre* Færgehavn.

2. Paa N.-Siden af *Sundsøre* er paa c. $56^{\circ} 42,5' N.$ $9^{\circ} 10,7' E.$ anlagt en Færgehavn. Dybden i Indløbet og i Havnen er 3 m. Færgefart til *Hvalp-Sund* Færgehavn.

3. Ved de ovennævnte Færgehavne findes hvide, røde og grønne, faste Fyr, der kun tændes for Dampfærgerne.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 475. Havne-Lods, Side 83 og 169. Fyr-Fort. Nr. 540 A. og B.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1490. Norge. Årøysund. Fyr flyttes og slukkes midlertidigt.

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1927.)

Årøysund Fyr paa c. $62^{\circ} 12',_{6}$ N. $5^{\circ} 30',_{1}$ E. flyttes i den nærmeste Tid til *Bleka* Varde paa $62^{\circ} 12' 11''$ N. $5^{\circ} 29' 28''$ E. og vil i den Anledning være slukket i Tiden fra den 29. August til den 7. September d. A.

(E. f. S. Nr. 26/1134 1927.)

1491. Belgien. Wenduynne Banke. Afmærkning forandret. Vragtønde inddraget.

(A. a. N. Nr. 158. Bryssel 1927 og N. t. M. Nr. 1416. London 1927.)

1. *Wenduynne* Tønde paa $51^{\circ} 19' 43''$ N. $2^{\circ} 58' 45''$ E. er inddraget og erstattet med en hvid og rød, lodret stribet Lys- og Klokketønde med Ballon. Lys- og Klokketønden, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s , er udlagt paa c. $51^{\circ} 19' 05''$ N. $2^{\circ} 56' 20''$ E., c. $1\frac{1}{2}$ Sm 245° fra den tidligere Tøndes Plads, og c. 100 m N. for Vraget paa $51^{\circ} 19' 00''$ N. $2^{\circ} 56' 30''$ E.

2. Den grønne Tønde, der tidligere var udlagt c. 50 m N. for det i Pkt. 1 nævnte Vrag, er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 12/678 1920. Kort. Nr. 264.)

1492. England. Harwich. Shotley Spit. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 49. Trinity House, London 1927.)

Omkring den 13. September 1927 inddrages *Shotley Spit* røde og hvide, vandret stribede Kugletønde paa $51^{\circ} 57' 20''$ N. $1^{\circ} 17' 32''$ E. og erstattes med en rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , og som udlægges c. 45 m E.-ligere, $0,_{73}$ Sm 1° fra *Harwich* gamle Forfyr.

1493. England. Southwold. Fyrtaarn ommales.

(N. t. M. Nr. 51. Trinity House, London 1927.)

Southwold Fyrtaarn paa c. $52^{\circ} 20'$ N. $1^{\circ} 41'$ E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive malet sort. Lanternen vil vedblive at være hvid.

1494. Skotland. Tay Floden Indløb. Abertay Fyrskib atter udlagt.

(N. t. M. Nr. 1384. London 1927.)

Abertay Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. $56^{\circ} 27'$ N. $2^{\circ} 42'$ W. og den midlertidig udlagte Lystønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/1159 1927.)

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

1495. Frankrig. Corn-Carhai. Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 84/1674. Paris 1927.)

Corn-Carhai Fyr paa c. $48^{\circ} 35',_{2}$ N. $4^{\circ} 43',_{9}$ W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.

1496. England S.-Kyst. Southampton Water. Thorn Knoll Lystønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 50. Trinity House, London 1927.)

Paa Grund af Uddybningsarbejder er *Thorn Knoll* Lystønde paa $50^{\circ} 47' 39''$ N. $1^{\circ} 18' 15''$ W. flyttet c. 120 m S. efter, saaledes at den nu ligger $1,_{02}$ Sm 135° fra *Lutterell* Taarn Flagstang.

1497. England W.-Kyst. Skerries Fyr. Fyr forandret. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 52. Trinity House, London 1927.)

1. *Skerries* Fyr paa c. $53^{\circ} 25'$ N. $4^{\circ} 36'$ W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,_{2}^s$, Mørke $2,_{05}^s$, Blink $0,_{2}^s$, Mørke $7,_{55}^s$.

2. Det røde, faste Lys forbliver ligesom tidligere synligt i Pejlinger fra 231° til 254° .

3. Taagesignalet afgives med Diaphon, To-Stød hver 1^m , Stød 2^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 54^s .

(E. f. S. Nr. 21/889 1927.)

1498. Skotland W.-Kyst. Mull of Galloway. Taagesignal forandres.

(N. t. M. Nr. 7. Edinburgh 1927.)

De 9. September d. A. vil *Mull of Galloway* Taagesignal paa c. $54^{\circ} 38' N.$ $4^{\circ} 51' W.$ blive forandret til To-Stød hver 1^m . Hvert Støds Varighed bliver 3^s .

1499. Irland W.-Kyst. Bantry Bay. Berekhaven. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1370. London 1927.)

1. Den sort- og hvidternede Lystønde paa c. $51^{\circ} 39' N.$ $9^{\circ} 52' W.$, SE. for *Hornel Rock*, er ombyttet med en sort Stumptønde.

2. Den røde Lystønde paa c. $51^{\circ} 39' N.$ $9^{\circ} 50' W.$ S. for *George-* eller *Patch-Rock*, er inddraget og en sort Stumptønde er udlagt c. $0,05$ Sm SW.-ligere, $1,23$ Sm 36° fra *Martello Taarn Nr. 4*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1500. Frankrig. Quiberon. Port Maria. Forfyr lyser atter normalt.**

(N. t. M. Nr. 1404. London 1927.)

Forfyret paa c. $47^{\circ} 29' N.$ $3^{\circ} 08' W.$, paa Yderenden af SW.-Molen, lyser atter med sin normale Fyrkarakter, hvidt Lys med En-Formørkelser.

(E. f. S. Nr. 29/1276 1927.)

1501. Spanien NW.-Kyst. Kap Villano. Fyr lyser atter normalt.

(A. a. l. N. Nr. 31/821. Madrid 1927.)

Kap *Villano* Fyr paa c. $43^{\circ} 10' N.$ $9^{\circ} 13' W.$ er atter tændt og lyser normalt.

(E. f. S. Nr. 25/1124 1927.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1502. Brasilien. Itajahi Havn. Dybde paa Barre.**

(N. t. M. Nr. 1376. London 1927.)

Mindste Dybde paa Barren ved *Itajahi* Havn er $5,1$ m.

Cabecudas Point: c. $26^{\circ} 56' S.$ $48^{\circ} 37' W.$ **VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1503. Sardinien N.-Kyst. Spargi SW. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1382. London 1927.)

1. Et Skær med $2,3$ m Vand ligger paa c. $41^{\circ} 14' N.$ $9^{\circ} 20' E.$ i *Arga* Bugt $0,53$ Sm $243\frac{1}{2}^{\circ}$ fra $155,1$ m Triangulationsmærket paa *Spargi*.

2. Et Skær med $0,9$ m Vand ligger $0,72$ Sm $276\frac{1}{2}^{\circ}$ fra ovennævnte Triangulationsmærke.

1504. Sicilien. Porto di Riposto. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 184/350. Genua 1927.)

I Løbet af kort Tid vil *Porto di Riposto* Fyr paa c. $37^{\circ} 44' N.$ $15^{\circ} 13' E.$ blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink 2^s , Mørke 3^s . Synsvidde: 11 Sm.

1505. Sicilien. Porto di Catania. Punta Sciara Biscari Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 184/349. Genua 1927.)

I Løbet af kort Tid vil *Punta Sciara Biscari* Fyr paa c. $37^{\circ} 30' N.$ $15^{\circ} 06' E.$ blive forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , Lys 4^s , Mørke 4^s . Synsvidde: 15 Sm. Iøvrigt uforandret.

I Tilfælde af, at Fyret kommer i Uorden, tændes et hvidt, fast Fyr med en Synsvidde af c. 12 Sm.

1506. **Tunis. Galita Løb. Sorelle Rocks. Tønde atter udlagt.**
 (A. a. N. Nr. 84/1675. Paris 1927.)
 Den sorte og hvide Tønde med Topbetegnelse, der afmærker den E.-lige *Sorelle Rock*, er atter udlagt paa Plads.
Sorelle Rocks: c. 37° 24' N 8° 37' E.
 (E. f. S. Nr. 13/506 1927.)

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

1507. **Bengalske Bugt. Hooghly Floden. Middleton Fyrskib forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1361. London 1927.)
Middleton Fyrskib paa c. 21° 37' N. 88° 03' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 11 s., Blink 3 s., Mørke 8 s.
1508. **Malacca Stræde. Penang Havn. Vrag.**
 (N. t. M. Nr. 1360. London 1927.)
 Et Vrag ligger sunket paa c. 5° 25' N. 100° 21' E., 0,51 Sm 71° fra Fort *Cornwallis* Fyr. Vraget er midlertidig afmærket ved en Lægter, der om Dagen viser grønt Flag og om Natten to Par grønne Lanterner lodret for hinanden, et Par paa hver Raanok.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1509. **Kinesiske Hav. Bashi Channel. Formosa S. Braad.**
 (N. t. M. Nr. 1378. London 1927.)
 Skær rapporteres at ligge paa c. 21° 28' N. 120° 43' E., c. 27 Sm 197° fra *Garan Bi* Fyr.
1510. **Kinesiske Hav. Formosa W.-Kyst. Seikitsu Sho E. Skær. Dybde aftaget.**
 (N. t. M. Nr. 1401. London 1927.)
 1. Et Skær med 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 23° 15' N. 119° 38' E., c. 1,2 Sm 67° fra *Seikitsu Sho* 31,1 m Triangulationsmærke.
 2. Dybderne i Nærheden af ovennævnte Skær rapporteres at være mindre end opgivet i Kortene.
1511. **Kina. Chusan Øhav. Cambrian Pass. Skær.**
 (N. t. M. Nr. 1363. London 1927.)
 Et Skær lige i Vandskorpen er fundet paa c. 29° 50' N. 122° 23' E., 0,83 Sm 120° fra *Usha Island* 188,1 m Top.
1512. **Kina. Chusan Øhav. Tongting Island. Taagesignal forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1363. London 1927.)
 Taagesignalet paa *Tongting Island* paa c. 29° 52' N. 122° 35' E. afgives nu med Sirene, Tre-Stød hver 1 m. 30 s., Stød 2 s., Pause 3 s., Stød 2 s., Pause 3 s., Stød 2 s., Pause 1 m. 18 s.
1513. **Korea W.-Kyst. Ta Tong Bugt. Skær.**
 (N. t. M. Nr. 1379. London 1927.)
 Et Skær med c. 2,1 m Vand og bedækket med Tang rapporteres at ligge paa c. 38° 03' N. 125° 01' E., 1,45 Sm 145° fra *Fort Point* 18,3 m Triangulationsmærke.
1514. **Japan. Hokkaido W.-Kyst. Ishikari Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1357. London 1927.)
Ishikari Fyr paa c. 43° 16' N. 141° 22' E., ved W.-Siden af *Ishikari Gawa* og c. 0,9 Sm SW. for Indløbet, viser nu hvidt Et-Blink hver 20 s. Synsvidde: 12 Sm.

1515. Japan. Honshu NW.-Kyst. Funakawa Wan. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1386. London 1927.)

Lysevnen i *Funakawa Wan* hvide, røde og grønne, faste Fyr paa c. 39° 52' N. 139° 50' E., paa *Neno Saki*, er forøget saaledes, at Synsvidden er 18 Sm. Samtidig er Grænserne for den S.-lige hvide Lysvinkel forandret saaledes, at denne nu er synlig mellem Pejlingerne 5° og 54°.

1516. Japan. Honshu. Tokyo Bugt. Shina-Gawa Wan. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1358. London 1927.)

Shina-Gawa Wan Fyr paa c. 35° 38' N. 139° 46' E., paa Fortet c. 2 Sm SE. for *Tokyo* Observatorium, viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Synsvidde: 12 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.**1517. Danmark. Bekendtgørelse angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand; jfr. Art. 30 i de internationale Søvejsregler.**

(Meddelt fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart den 29. Juli 1927.)

I Henhold til Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betryggelse af Sejladsen i indre Farvande, har Ministeriet for Industri, Handel og Søfart udfærdiget nedenstaaende Bestemmelser, der er gældende i indre danske Farvande.

§ 1.

Ved indre dansk Farvand forstaas i denne Bekendtgørelse: Foruden Aaer, Indsøer, Havne, Havneindløb, Rede¹⁾, Bugter og Fjorde, den Del af dansk Farvand, der ligger mellem og indenfor Øer, Holme og Rev (Stenrøser), som ikke til Stadighed er overskyllet af Søen²⁾.

§ 2.

For Sejlads i de her omhandlede Farvande gælder de i Anordning Nr. 4 af 22. Januar 1897 (ændret ved Anordningerne Nr. 81 af 3. Maj 1899, Nr. 174 af 17. December 1900 og Nr. 54 af 23. Februar 1906) omhandlede internationale Søvejsregler og Nødsignaler med de nedenfor anførte Afvigelser og Tilføjelser.

§ 3.

a. Den i de internationale Søvejsreglers Art. 7, 2det Stk. givne Lempelse med Hensyn til Højden af det hvide Lys over den sammensatte Lanterne (resp. Sidelysene) udvides til at gælde alle maskindrevne Fartøjer under 40 Br. Reg.-Tons, som ikke har Mast.

b. Aabne Pramme, Flaader og Tømmerflaader, som bugseres, kan — i Stedet for de i de internationale Søvejsreglers Art. 5 paabudte Sidelys — føre et hvidt Lys agter, saaledes indrettet og anbragt, at det er synligt hele Horisonten rundt i en Afstand af en Sømil.

c. Færger, som ved Kæder eller lignende er bundet til at bevæge sig paa en fast Rute, skal saavel for som agter og i samme Højde føre et hvidt Lys.

§ 4.

Et Fartøj, som samtidig benytter Maskine og Sejl, skal om Dagen føre en sort Cylinder (mindst 60 cm høj og 30 cm i Tværsnit) paa det Sted i Rigningen, hvor den bedst kan ses, og i en Højde af mindst 1,8 m over Skroget.

§ 5.

Udlagte Uddybningsmaskiner og andet lignende Materiel, saavel som Pramme og Flaader, skal altid passeres med fornøden Forsigtighed, og af Damp- og Motorskibe med langsom Fart.

¹⁾ Anm. Med Hensyn til Havne — herunder det udenfor Havnemolerne som Red inddragne, afmærkede Vandomraade — vil der af Ministeriet for offentlige Arbejder blive truffet nærmere Bestemmelse om, i hvilken Udstrækning Reglerne i denne Bekendtgørelse vil finde Anvendelse,

²⁾ Jvf. § 3 i Anordning af 19. Januar 1927 angaaende »Bestemmelser for fremmede Krigsfartøjers Adgang til danske Farvande og Havne under Fredsforhold.

Uddybningsmaskiner skal vise eller afgive følgende Signaler:

- a. fra den Side, paa hvilken Uddybningsmaskinen skal passeres:

Om Dagen: En rød Ballon.

Om Natten: Et hvidt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af mindst $1\frac{1}{2}$ m.

- fra den Side, paa hvilken det er forbudt at passere Uddybningsmaskinen:

Om Dagen: En sort Dobbeltkegle.

Om Natten: Et grønt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af mindst $1\frac{1}{2}$ m.

Saa vel Signalet for Passage som for Forbud mod Passage kan efter Omstændighederne vises fra begge Sider af Uddybningsmaskinen.

- b. I Taage eller usigtbart Vejr:

1. en Række Enkeltslag paa Skibsklokken i Uddybningsmaskinen, naar et Skib for indgaaende¹⁾ skal tage den paa sin Styrbords Side og for udgaaende paa sin Bagbords Side.

2. en Række Dobbeltslag, naar et Skib for indgaaende¹⁾ skal tage den paa sin Bagbords Side og for udgaaende paa sin Styrbords Side.

- c. Naar der er Dykker ude:

et halvt rødt og halvt blaat Flag (delt efter Diagonalen).

Uddybningsmaskinen skal i saa Tilfælde passeres med særlig Agtpaagivenhed, og af Damp- og Motorskibe saa vidt muligt med stoppet Maskine.

§ 6.

Skibe, som paa Grund af deres Dybgaaende eller Længde er nødsaget til at holde sig i den dybere Del af et snævert Farvand eller Løb, kan tilkendegive dette ved i betimelig Tid, og forinden Snævringen naas, at vise eller afgive følgende Vigesignaler:

- a. Om Dagen: Flag-Signalet N. Z. (efter det internationale Signalsystem) hejst paa Fortoppen.

- b. Om Natten:

1. For Damp- og Motorskibes Vedkommende et rødt Lys, der er synligt i en Afstand af mindst 2 Sømil, anbragt paa Fortoppen lodret over Topplanterne, i mindst 2 m's Afstand.

2. For Sejlskibes Vedkommende et rødt Lys, der er synligt i en Afstand af mindst 2 Sømil, anbragt i Diametralplanet paa eller foran for Fortoppen i en Højde af mindst 4 m over Skroget.

Under Bugsering føres Signalet af det bugserede Skib.

- c. I Sigte af andet Skib eller Fartøj samt i usigtbart Vejr saavel om Dagen som om Natten Advarselssignalet:

1 lang Tone efterfulgt af 4 korte Toner (—) med Fløjte, Sirene eller Taagehorn.

- d. Det er forbudt andre Skibe end de forannævnte at vise eller afgive Vigesignaler.

Andre Skibe og Fartøjer skal give Plads for Skibe, der viser eller afgiver Vigesignaler.

De sidstnævnte Skibe bør dog, saa vidt Omstændighederne tillader det, holde den Side af Løbet, der er paa Skibenes Styrbords Side (jfr. Art. 25 i de internationale Søvejsregler).

To eller flere Skibe, som samtidig viser eller afgiver Vigesignaler, bør undgaa at møde eller indhente hinanden paa særlig snævre Steder eller ved stærke Krumninger i Løbet.

§ 7.

- a. Ved et Løb, der er saa snævert, at to modgaaende Skibe — enten de afgiver Vigesignaler eller ej — ikke uden Fare kan passere hinanden, skal det Skib vente, der er for indgaaende.

Hvor særlige Forhold gør sig gældende, kan en anden Regel være fastsat ved særligt Reglement for vedkommende Løb.

- b. I snævre Løb skal Skibe passere hinanden med langsom Fart.

¹⁾ Et Skib er for indgaaende, naar det har de røde Sømærker om Styrbord.

§ 8.

Et indhentende Skib skal i snævert Farvand eller Løb passere det Skib, det indhenter, paa dets Bagbords Side, og det indhentede Skib skal, naar Forholdene tillader det, give Plads, saa at Passage kan ske uden Fare.

Skulde Forholdene undtagelsesvis gøre det nødvendigt for et indhentende Damp- eller Motorskib at passere paa Styrbords Side, maa denne Hensigt i Tide angives ved det almindelige Fløjtesignal (1 kort Tone): Jeg drejer til Styrbord (jfr. Art. 28 i de internationale Søvejsregler).

§ 9.

Sejlskibe og Sejlbaade, som sejler rumt, skal i snævert Farvand eller Løb fortrinsvis holde sig til den Side af Farvandets eller Løbets Midte, som de har paa Styrbords Side, naar de sejler i Farvandets eller Løbets Retning (jfr. Art. 25 i de internationale Søvejsregler).

§ 10.

Uden bydende Nødvendighed er det forbudt at ankre op i et snævert Løb, og navnlig at ankre i de Fyr eller Baakelinier eller Vinkelfyrs Vinkler, der leder gennem Løbet.

Skulde Fartøjer af Omstændighederne tvinges til at ankre her, skal de ligge saaledes, at de saa vidt muligt ikke hindrer Passage for andre Fartøjer og skal — om forødent med Varp — hales saa langt ind til Kanten af Løbet, som muligt.

§ 11.

Fartøjer, der er grundstødt i eller ved et snævert Løb, saa at de spærrer eller hindrer Sejladsen, skal drage Omsorg for hurtigst muligt at komme af Grunden. Varp, der føres over Løbet, skal slækkes for passerende Fartøjer.

Skrueskibe, der er grundstødt i Løbet, og som benytter Skruen, er ansvarlige for enhver Skade (Opfyldning af Løbet og lignende), der derved maatte foraarsages.

§ 12.

I uddybede Løb og gravede Render, der kunstigt vedligeholdes, gælder desuden følgende særlige Bestemmelser:

a. For at undgaa Beskadigelse af Løbet og dets Sider, maa Damp- og Motorskibe kun benytte saa megen Fart, som er nødvendigt af Hensyn til Skibenes sikre Navigering.

Hvor særlige Forhold gør sig gældende, kan ved særligt Reglement for vedkommende Løb være fastsat en Maksimumsfart.

b. Intet Fartøj maa passere, naar dets Dybgaaende overstiger den officielt bekendtgjorte Dybde, dog under Hensyntagen til Vandstanden og den Indflydelse, som Flod og Ebbe eller Vind kan antages at udøve paa denne.

c. Optagelse af Sten og Sand eller Udkastning i Løbet af Last, Ballast, Aske eller lignende, samt Udpumpning eller Udskylning af Olie og Olierester er forbudt.

d. Det er forbudt at anvende Fiskeredskaber i Løbet eller dets umiddelbare Nærhed paa en saadan Maade, at det er til Hinder for Sejladsen, samt her at benytte Fiskeredskaber, som kan rive op i Bunden, saa at Sten og Sand flyttes.

§ 13.

I den danske Del af *Flensborg Fjord*, *Lister Dyb* og *Højer Dyb* skal Skibe og Fartøjer over 20 Br. Reg.-Tons i Tiden fra Solnedgang til Solopgang føre fast hvidt Agterlys. (Jfr. Anordning af 18. Maj 1925 angaaende Reglement for Besejling af *Flensborg Fjord*, *Lister Dyb* og *Højer Dyb*).

§ 14.

Bestemmelserne i §§ 4—13 gælder ogsaa Skibe, der ikke er hjemmehørende her i Riget.

§ 15.

Overtrædelser af foranstaaende Regler medfører Strafansvar i Overensstemmelse med de derom indeholdte Regler i Lov Nr. 146 af 29. Marts 1920 om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse med Ændringer af 18. April 1925.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. April 1928.

1518. Finland. Oplysning om Fyrs Brændetider.

(U. f. s. Nr. 33/2732. Stockholm 1927.)

Fyrene i *Finske Bugt* og i *Bottniske Bugt* indtil 62° N. holdes aarlig tændt fra Sejladsens Begyndelse om Foraaret til den 15. Juni samt fra den 1. Juli til Sejladsens Ophør. N. for 62° N. er Fyrene tændt om Foraaret til den 25. Maj samt fra den 20. Juli til Sejladsens Ophør.

1519. Kina. Oplysning om Radiopejlstation.

(N. t. M. Nr. 1394. London 1927.)

Kap *d'Aguilar* Radiopejlstation, *Hong Kong*, paa c. 22° 13' N. 114° 15' E., Kaldesignal: VPS, er nedlagt.

1520. Kina. Hong Kong. Stonecutters Island. Radiotidssignal nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1395. London 1927.)

Radiotidssignalet fra *Stonecutters Island* Radiostation paa c. 22° 19' N. 114° 09' E., Kaldesignal: BXY, er nedlagt.

1521. Sverige. Bottniske Bugt. Rataskär. Midlertidig Vejrmedlingssignaler.

(U. f. s. Nr. 33/2728. Stockholm 1927.)

Fra Begyndelsen af September d. A. vil der indtil Sejladsens Ophør forsøgsvis fra *Rataskär* Baake paa 63° 59' 36" N. 20° 53' 59" E. blive afgivet Vejrmedlingssignaler, idet der paa Baakens mod E. vendende mørkerøde Sidefelt vil blive anbragt en hvid Rhombe med en Spids opad i de Tilfælde, da godt Vejr i mindst de første 24 Timer kan forudses.

Tillæg.

I. Østersøen.

1522. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa 55° 05' (25") N. 14° 38' (05") E. er slukket. Den vil blive inddraget og istandsat, saasnart Vejret tillader det.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1523. Kattegat. Store-Middelgrund. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.**

(Telegram fra Lodskaptajnen i Göteborg.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1431 1927 meddeles, at den deri omtalte Skibsfartshindring paa c. 56° 34',₅ N. 12° 07',₅ E., c. 1 Sm. N. for *Store-Middelgrund* Lys- og Klokketønde, forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 32/1431 1927.)

1524. Danmark. Kattegat. Aarhus-Bugt. Dybde paa Palle.

Ved en fornylig foretaget Opmaaling af den i Kortet E. t. N. for *Aarhus* Havn angivne 8,7 m Palle er fundet en Mindstedybde af 8,4 m paa 56° 09' 30" N. 10° 16' 41" E., 1,7 Sm 80° fra Vinkelfyret paa E.-lige Mole.

(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)

1525. Danmark. Limfjorden. Struer. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig slukket.

I Anledning af forskellige Havnearbejder ved *Struer* Havn er Ledefyrene til Havnen indtil videre slukket.

Fyrene vil blive tændt, naar Skibe, bestemt til *Struer*, anmoder derom fra Lodsstationerne *Løgstør* eller *Thyborøn*. Henvendelse til Havnefogden Telf. 228 *Struer*.

Struer Havn: c. 56° 29',₅ N. 8° 36',₀ E.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 31. August 1927.

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 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.

1526. Østersøen. Drivende Vrag.

(Meddelelse fra Føreren af Dampskibet „Balthannic“.)

Den 26. August 1927. Vraget af en Motorskonnert drivende med Bunden i Vejret c. $4\frac{1}{2}$ Sm 33° fra *Dornbusch* Fyr, der ligger paa c. $54^\circ 36'$ N. $13^\circ 07'$ E. Havet er i Nærheden dækket af Tømmer.

1527. Sverige. Öland E.-Kyst. Segerstad Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2819. Stockholm 1927.)

Segerstad Fyr paa c. $56^\circ 22'$ N. $16^\circ 34'$ E. viser nu Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $9,1^s$.
(E. f. S. Nr. 13/478 1927.)

1528. Sverige. Kalmarsund. Skansgrundet. Lystønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/2817. Stockholm 1927.)

Skansgrundet Lystønde paa c. $56^\circ 39'$ N. $16^\circ 23'$ E. er midlertidig inddraget, men vil snarest blive genudlagt paa Station.

1529. Sverige. Stockholm S.-lige Skærgaard. Viksten Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2892. Stockholm 1927.)

I Fyret *Viksten* paa c. $58^\circ 48'$ N. $17^\circ 57'$ E. er Fyrets Lysevne mod S. blevet forstærket og den runde Fyrlanterne er ombyttet med en ottekantet. Lysvinklerne er nu, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra $18\frac{1}{2}^\circ$ til $25\frac{1}{2}^\circ$.
2. Hvidt i — - $25\frac{1}{2}^\circ$ - $29\frac{1}{2}^\circ$.
3. Rødt i — - $29\frac{1}{2}^\circ$ - 98° .
4. Grønt i Pejll. fra 98° til 197° .
5. Hvidt i — - 197° - 217° .

Flammens Højde: c. 17 m. Synsvidden S. over er for hvidt Lys 12 Sm, for rødt Lys 9 Sm og for grønt Lys 7 Sm. Synsvidden W. over og N. over er for hvidt Lys 10 Sm, for rødt Lys 7 Sm og for grønt Lys 6 Sm.

Den S.-lige hvide Lysvinkel leder mellem *Bredgrund* og $7,5$ m Grunden ENE. for *Bredgrund*. Den N.-lige hvide Lysvinkel leder mellem *Västergrund* og Brændingen W. for *Måsknuv*.

1530. Estland. Finske Bugt. Odensholm. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 11/31. Reval 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/975 1927 meddeles, at Grænserne mellem Lysvinklerne i *Odensholm* Fyr paa c. $59^\circ 18'$ N. $23^\circ 22'$ E. ikke er skarpe. Fyret viser nu hvidt Lys fra Pejlling 57° gennem E. og S. til $239\frac{1}{2}^\circ$ skifter derefter gradvis herfra til 242° ($0,05$ Sm N. for den hvide Spirtønde med en sort, opadvendt Kost paa N.-Siden af *Ny-Grund*) til rødt Lys og viser rødt Lys fra Pejlling 242° gennem W. og N. til $54\frac{1}{2}^\circ$ og skifter derefter gradvis herfra og til 57° til hvidt Lys.

(E. f. S. Nr. 23/975 1927. Kort Nr. 268 og 276.)

1531. Tyskland. Pillau. Oplysning om Fyr og Vinkbaake.

(N. f. S. Nr. 34/3606. Berlin 1927.)

1. De to Ledefyrbaaker ved Indløbet til *Pillau* vil blive nedrevet og erstattet med een ny Ledefyrbaake, idet Hovedfyret skal anvendes som Bagfyr.

Senest den 5. September d. A. nedrives Vinkbaaken (Baaken til Forfyret) paa $54^{\circ} 38' 38''$ N. $19^{\circ} 53' 21''$ E. og i Forbindelse hermed opføres c. 2,5 m NE. for ovennævnte Plads en ny 30 m høj Gitterbaake, der som Topbetegnelse faar en Tønde over en Trekant med Spidsen nedad. I en Højde af c. 23 m anbringes en større Raa, fra hvis Nokker der om Dagen vil blive givet Signaler til Skibene med Kegler. I en Højde af c. 16 m anbringes en anden mindre Raa, fra hvis Nokker der om Natten vil blive givet Signaler til Skibene med røde og grønne Lanterner. I c. 15 m Højde anbringes selve Forfyret. Baaken vil antagelig ikke kunne tages i Brug før i Slutningen af Oktober d. A.

Indtil den nye Baake er færdig, betegnes Indsejlingslinien til *Pillau* af *Pillau* Fyr overet med Mellembaaken, hvis Fyr benyttes som Forfyr.

Saasnt den nye Vinkbaake er taget i Brug, vil Mellembaaken blive nedrevet. (Kort Nr. 269.)

1532. Tyskland. Warnemünde Havneindløb. Uddybningsarbejder.

(N. f. S. Nr. 35/3837. Berlin 1927.)

Uddybningsarbejderne til Bortskaffelse af Tilsandingen paa c. $54^{\circ} 11',3$ N. $12^{\circ} 05',5$ E. i Indløbet til *Warnemünde* Havn er paabegyndt. Uddybningsmaskinen fører de foreskrevne Signaler og skal passeres med langsom Fart. Det opgravede Sand udcastes paa en Losseplads paa c. $54^{\circ} 16'$ N. $12^{\circ} 07'$ E., c. 5 Sm N. for Havneindløbet.

(E. f. S. Nr. 20/868 1927.)

1533. Tyskland. Sliminde SSE. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 35/3838. Berlin 1927.)

I en Omkreds af c. 1 Sm c. 2 Sm SE. for *Schönhagener Grund* Tønde paa c. $54^{\circ} 37'$ N. $10^{\circ} 04'$ E. maa man regne med, at der findes sunket Sprængammunition paa Bunden, hvorfor der advares imod at foretage Dykkerarbejde paa dette Sted.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1534. Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde N. t. SW. Vrag afmærket.**

Vraget af en stor Flydekran ligger sunket i 10 m Vand c. 850 m 350° fra *Taarbæk-Rev* Lys- og Klokketønde, som ligger paa c. $55^{\circ} 47'$ N. $12^{\circ} 40'$ E. En grøn Vragvager med 2 grønne Flag og en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er udlagt henholdsvis 100 m og 175 m NE. for Vraget.

1535. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren

Ved Opmaalingen den 25. August d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,2 m i E.-Siden af Renden, 6,2 m i Midten af Renden og 5,9 m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.

(E. f. S. Nr. 31/1366 1927.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1536. Sverige. Kattegat. Halmstad Havn. Pram sunket.**

(U. f. s. Nr. 34/2893. Stockholm 1927.)

En Pram, hvorover Dybden er 3,5 m, ligger sunket 15 m fra Kajen mellem Pullerterne Nr. 11 og 13 og c. 225 m S. for *Osterbro* paa E.-Siden af *Nissain*.

Halmstads hamn norra Fyr: c. $56^{\circ} 40'$ N. $12^{\circ} 52'$ E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1537. Nordsøen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1476. London 1927 og B. a. Z. Nr. 196/2187. s'Gravenhage 1927.)

Den 21. August 1927. En Mast fastsiddende i Vraggods under Vandet. c. 53° 10' N. 3° 25' E.

Den 25. August 1927. Et drivende Vrag. c. 53° 26',₂ N. 4° 48' E., c. 1 Sm SSE. for *Terschellingerbanks* Fyrskib.

1538. Norge. Lofoten. Henningsvær W. Grund forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 7/635. Oslo 1927.)

Grunden, der var indrapporteret at ligge mellem *Lillehella* og *Lilleflesa* er forgæves eftersøgt. c. 68° 10' N. 14° 00',₂ E.

(E. f. S. Nr. 45/2038 1926.)

1539. Norge. N. Trøndelag. Abelvær W. Grund.

(E. f. S. Nr. 7/631. Oslo 1927.)

En 6 m Båe er fundet c. 650 m 277° fra SW.-Pynten af *Ramstadskjær*, som ligger paa c. 64° 43',₄ N. 11° 08',₃ E.

1540. Norge. N. Trøndelag. Flatanger. Auksundsleden. Grund.

(E. f. S. Nr. 7/630. Oslo 1927.)

En 7 m Båe er fundet c. 170 m 64° fra E.-Pynten af *Leiskjær*, som ligger paa c. 64° 27',₁ N. 10° 32',₅ E.

1541. Norge. Nordø SE.-Side. Froan. Flyndreskjær. Nyt Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1927.)

Paa E.-Siden af *Flyndreskjær* er paa 63° 58' 30" N. 9° 05' 39" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flam-mens Højde: 3,7 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Brændetid: 1. August—15. Maj.

1542. Norge. Nordmøre. Gorsen N. Grund.

(E. f. S. Nr. 7/677. Oslo 1927.)

En Grund med 5,4 m Vand rapporteres at ligge c. 550 m 92° fra Jernstangen paa *Mikkel*, som ligger paa c. 62° 51',₃ N. 6° 49',₇ E.

1543. Norge. Søndmøre. Misund. Grunde.

(E. f. S. Nr. 7/678. Oslo 1927.)

Følgende Grunde er fundet:

1. En Dybde paa 1,5 m c. 750 m 14° fra *Kvalø* NE.-Pynt.
 2. - — — 2,7 m c. 1300 m 152° fra *Kvalø* NE.-Pynt.
- Kvalø* NE.-Pynt: 62° 42' (34") N. 6° 40' (28") E.

1544. Norge. Søndmøre. Ona SE. Grunde.

(E. f. S. Nr. 7/629. Oslo 1927.)

Følgende Grunde er fundet ved *Midtboskjærene*:

1. En Dybde paa 1,8 m c. 100 m 322° fra *Revskejær* Varde.
 2. - — — 3,6 m c. 160 m 242° - — —
 3. - — — 3,6 m c. 260 m 251° - — —
- Revskejær* Varde: c. 61° 50',₆ N. 6° 35',₆ E.

1545. Norge. Hordaland. Sælø W. Grunde.

(E. f. S. Nr. 7/628. Oslo 1927.)

Følgende Grunde er fundet:

1. En Dybde paa 3,6 m c. 400 m 347° fra *Laksholmsund* Fyr.
 2. - — — 5,4 m c. 550 m 248° - — —
- Laksholmsund* Fyr: c. 60° 37',₉ N. 4° 47',₅ E.

1546. Tyskland. Jade. Wangeroog. Oplysning om Taagesignalanlæg.

(N. f. S. Nr. 34/3616. Berlin 1927.)

Den elektromagnetiske Luftmembransander paa 53° 47' 41" N. 7° 52' 11" E. er anbragt i en Højde af 21,7 m over Havfladen og 11,75 m over Jorden.

(E. f. S. Nr. 26/1138 og 33/1451 1927.)

- 1547. Holland. Eierlandsche Gat. Anduvningstønde forsvundet.**
(B. a. Z. Nr. 192/2132. 's-Gravenhage 1927.)
Anduvningstønden paa c. $53^{\circ} 14',5$ N. $4^{\circ} 46'$ E., ud for *Eierlandsche Gat*, er forsvundet. Den vil hurtigst muligt blive erstattet.
- 1548. Holland. Zeegat van Texel. Marsdiep. Lystønde midlertidig udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 194/2144. s'Gravenhage 1927.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s , er midlertidig udlagt paa $52^{\circ} 59' 08''$ N. $4^{\circ} 45' 06''$ E.
- 1549. Holland. Schouwenbank Fyrskib atter udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 193/2143. s'Gravenhage 1927.)
Schouwenbank Fyrskib paa c. $51^{\circ} 47'$ N. $3^{\circ} 28'$ E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Fløjtetønde inddraget.
(E. f. S. Nr. 29/1275 1927.)
- 1550. England. Themsen Munding. Galloper Fyrskib. Forandring af Taagesignal udsat.**
(N. t. M. Nr. 54. Trinity House, London 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1325 1927 meddeles, at Forandringen af *Galloper* Fyrskibs Taagesignal til 3 Stød hver 1^m er udsat til omkring den 18. Oktober d. A. c. $51^{\circ} 44'$ N. $1^{\circ} 58'$ E.
(E. f. S. Nr. 30/1325 1927. Kort Nr. 264.)
- 1551. England. Outer Gabbard Fyrskib forandret.**
(N. t. M. Nr. 58. Trinity House, London 1927.)
Outer Gabbard Fyrskib paa $51^{\circ} 59' 30''$ N. $2^{\circ} 04' 45''$ E. er inddraget og erstattet med et nyt Fyrskib, der fører Fyrlanternen permanent paa Toppen af Masten. Skroget er rødmalet og mærket „*Outer Gabbard*“ paa Siderne. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $\frac{1}{2}^s$, Mørke 2^s , Blink $\frac{1}{2}^s$, Mørke 2^s , Blink $\frac{1}{2}^s$, Mørke 2^s , Blink $\frac{1}{2}^s$, Mørke 7^s . Flammens Højde: c. 12 m. Taagesignalet afgives med Diaphon og er Fire-Stød hver 1^m , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause 2^s , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause 2^s , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause 2^s , Stød $1\frac{1}{2}^s$, Pause 48^s . Undervandstaagesignal gives med en Undervandslydsender og er Fire-Tone hver 15^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 8^s .
(E. f. S. Nr. 20/844 1927. Kort Nr. 264.)
- 1552. England. The Would og Haisborough Gat. Fyrbelysning forandres.**
(N. t. M. Nr. 1431. London 1927.)
Omkring den 15. November d. A. sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen:
1. *Haisborough South Middle* sort- og hvidterne Stumtønde paa c. $52^{\circ} 53'$ N. $1^{\circ} 45'$ E. ombyttes med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s .
2. *Would* Fyrskib paa c. $52^{\circ} 50'$ N. $1^{\circ} 48'$ E. inddrages permanent.
3. *Newarp* Fyrskib forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Flammens Højde: $12,2$ m. Taagesignal afgives med Sirene: Et-Stød hver 20^s , Stød 2^s , Pause 18^s . Undervandslydsender afgiver 1 Tone hver $2\frac{1}{2}^s$. Tone 1^s , Pause $1\frac{1}{2}^s$. Samtidig flyttes Fyrskibet c. $2\frac{1}{2}$ Sm N. efter til c. $52^{\circ} 47'$ N. $1^{\circ} 53'$ E., 8 Sm 59° fra *Winterton* Kirke.
4. Taagesignalet i *Cross Sand* Fyrskib forandres til Tre-Stød hver 1^m , Stød $2,5^s$, Pause 2^s , Stød $2,5^s$, Pause 2^s , Stød $2,5^s$, Pause $48,5^s$. Samtidig flyttes Fyrskibet c. 1 Sm E. efter til c. $52^{\circ} 38'$ N. $1^{\circ} 57'$ E.
(Kort Nr. 264.)
- 1553. England. Smith's Knoll og South Scroby. Afmærkning forandres midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 53. Trinity House, London 1927.)
Omkring den 26. September d. A. vil nedennævnte midlertidige Forandringer i Afmærkningen finde Sted:
1. *Smith's Knoll* Klokketønde paa $52^{\circ} 52' 00''$ N. $2^{\circ} 15' 00''$ E. vil blive ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .
2. *South Scroby* Tønde paa $52^{\circ} 33' 40''$ N. $1^{\circ} 49' 20''$ E. vil blive ombyttet med en sort og hvid, vandret sribet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1^s . Lystønden er ikke forsynet med Topbetegnelse.

De midlertidige Lystønder vil atter blive inddraget omkring den 18. December d. A. og de oprindelige Tønder genudlagt.

Der vil ikke fremkomme yderligere Meddelelser.

(Se Tillæg.)

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

1554. Kanalen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1476. London 1927.)

Den 24. August 1927. Vraget af en forladt, brændende Skonnert. c. 48° 24' N. 7° 20' W.

1555. England. W.-Kyst. Hartland Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 55. Trinity House, London 1927.)

Omkring den 23. November d. A. vil *Hartland Fyr* paa 51° 01' 00" N. 4° 31' 30" W. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Seks-Blink hver 15^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s. Samtidig forøges Fyrets Lysevne betydeligt.

1556. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Lynus Point NE. Afmærkning af Vrag. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 1405. London 1927.)

Vraget af Dampskibet *Cambank*, der ligger sunket paa 53° 26' 40" N. 4° 09' 54" W., c. 4¾ Sm NE. for *Lynus Point*, er nu afmærket med 3 Stumptønder Bjergningsforsøg er stadig i Gang. Det tilraades Søfarende, indtil nærmere Meddelelse fremkommer, at holde godt uden om Vraget.

(E. f. S. Nr. 40/1829 1923.)

1557. England W.-Kyst. Mersey Floden Anduvning. North-West Fyrskib ombyttes med en Fyr- og Klokkebaad.

(N. t. M. Nr. 1447. London 1927.)

Omkring den 21. November d. A. vil *North-West Fyrskib* paa c. 53° 31' N. 3° 31' W. blive inddraget og erstattet af en rødmalet Fyr- og Klokkebaad, mærket „*North West*“, og som skal vise hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 9 m.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1558. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Little Gull Bank W. Klokketønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1441. London 1927.)

Den sort- og hvidmalede Klokketønde paa c. 38° 17' N. 75° 06' W. er inddraget.

1559. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib. Radiotaagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 31/2875. Washington 1927.)

Ombord i Fyrskibet *Winter Quarter Shoal* paa c. 37° 55' N. 74° 56' W. er oprettet et Radiotaagesignal bestaaende af en Gruppe af 3 Streger og 1 Prik gentaget i 1^m efterfulgt af en Pause paa 2^m. Bølgelængde: 1000 m. Signalet afgives stadigt i Taage og usigtbart Vejr samt daglig i klart Vejr i Tiderne fra Kl. 0000 til Kl. 0030, Kl. 0600 til Kl. 0630, Kl. 1200 til Kl. 1230 og Kl. 1800 til Kl. 1830.

Radiotelegrafisten vil holde Vagt i de første 15^m af hver Time fra Kl. 0800 til Kl. 2115 i klart Vejr og fra Kl. 1000 til Kl. 1015 og Kl. 1600 til Kl. 1615 i taaget og usigtbart Vejr, i hvilke Tidsrum Radiosignalet ikke vil blive afgivet. Kalde-signal: WWAX.

(Se Tillæg.)

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

1560. Mexiko W.-Kyst. San Telmo Point Fyr slukket.

(N. t. M. Nr. 31/2900. Washington 1927.)

San Telmo Point Fyr paa c. $18^{\circ} 19' N.$ $103^{\circ} 30' W.$ er stærkt beskadiget og for Tiden slukket.

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

1561. Bengalske Bugt. Andamanerne. South Andamau. Atalanta Point. Baake genopført.

(N. t. M. Nr. 1433. London 1927.)

Den hvide Baake paa c. $11^{\circ} 40' N.$ $92^{\circ} 46' E.$, c. 0,225 Sm E. for Forfyret paa *Atalanta Point*, er genopført. Som Topbetegnelse er Baaken forsynet med et stort, hvidt Andreaskors.

(E. f. S. Nr. 11/432 1927.)

1562. Malacca Stræde. Penang Havn. Oplysning om Vragafmærkning.

(N. t. M. Nr. 1435. London 1927.)

Vraget, der ligger sunket paa $5^{\circ} 25' N.$ $100^{\circ} 21' E.$, 0,51 Sm 71° fra Fort *Cornwallis* Fyr, er nu afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 2^s , og som er udlagt tæt N. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 34/1508 1927.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1563. Kina. Amoy*Anduvning. Chapel Island. Fyr midlertidig forandret.

(N. t. M. Nr. 1422. London 1927.)

Det hvide, fæste Fyr med Et-Blink paa c. $24^{\circ} 10' N.$ $118^{\circ} 14' E.$ er midlertidig erstattet med et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Det midlertidige Fyr, der vises fra E.-Siden af Fyrtaarnets Balkon er formørket i en Vinkel paa 90° mod Landsiden. Synsvidden er kun 10 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1564. E.-Afrika. Italiensk Somaliland. Kap Guardafui. Oplysning om Radiopejlinger.

(N. f. S. Nr. 34/3684. Berlin 1927.)

Ifølge flere Skibsmeldinger er de opgivne Radiopejlinger fra Kap *Guardafui* Radiopejlstation paa $11^{\circ} 44' 24'' N.$ $51^{\circ} 15' 30'' E.$ hyppigt meget unøjagtige og maa derfor kun med stor Forsigtighed anvendes til Pladsbestemmelser.

1565. Forenede Stater i Nord-Amerika. Oplysning om Radiopejlstation.

(N. t. M. Nr. 1439. London 1927.)

Point Loma Radiopejlstation, *San Diego Bay, Californien*, er nedlagt. Kalde-signal: NPL. c. $32^{\circ} 42' N.$ $117^{\circ} 15' W.$

(E. f. S. Nr. 47/2319 1924.)

1566. Sunda Øerne. Java W.-Kyst. Java's Vierde Punt. Lloyd Signalstation nedlagt.

(N. f. S. Nr. 34/3689. Berlin 1927.)

Lloyd Signalstation paa c. $6^{\circ} 04' S.$ $105^{\circ} 53' E.$ er nedlagt.

1567. Tyskland. Radiopejlstation flyttes. ¶

(N. f. S. Nr. 34/3611. Berlin 1927.)

List Radiopejlstation paa *Sild* flyttes den 20. September d. A. uden nærmere Meddelelse fra $55^{\circ} 00' 06'' N.$ $8^{\circ} 23' 13'' E.$ til $55^{\circ} 01' 19'' N.$ $8^{\circ} 26' 29'' E.$

(Kort Nr. 295, 245, 255 og 264.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.*England:*

- N 3853 Sumatra, West Coast. — Anchorages in Pulo Nias. Afulu bay. Gunong Sitoli road. Hinako islands. Telok Dalam. Tanjong Tanah nasi to Sungai Muzöy. Onolimbu road. Siaba bay. Telok Lagundi.
- N 3839 Malay Peninsula, East Coast. — Horsburgh light to Jason bay.
- R 3337 River Thames. — London Bridge to Woolwich.
- N 2599 Red Sea. — Jidda with its approaches. Inner anchorage.
- T Supplement Nr. 3 to Australia Pilot, Vol. III.

Tyskland:

- R 249 Nordsee, Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl.
- T II Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1927.

Tillæg.**I. Østersøen.**

- 1568. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Aarsdale Havn. Fyrbelysning forandret.**
Det røde, faste Fyr paa E.-Molens Hoved er nedlagt, og det hvide, faste Fyr paa Kysten er flyttet c. 30 m NW. efter. Samtidig er der paa en Pæl c. 30 m SW. t. S. $1\frac{1}{2}$ S. for det sidstnævnte Fyr anbragt et andet hvidt, fast Fyr, som holdt overet med det første leder til Havnen. Fyrene tændes kun, naar Baade fra Havnen er paa Søen.
Aarsdale Havn: c. $55^{\circ} 06'_{,5}$ N. $15^{\circ} 08'_{,9}$ E.
(Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 434. Havne-Lods, Side 18. Fyr-Fort. Nr. 472.)
- 1569. Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Arnager Baadehavn. Fyr nedlagt.**
Det røde, faste Fyr paa *Arnager* Baadehavn E.-lige Havnemole er nedlagt.
Arnager Baadehavn: c. $55^{\circ} 03'_{,1}$ N. $14^{\circ} 47'_{,1}$ E.
(Kort Nr. 231 og 262. Danske Lods, Side 437. Havne-Lods, Side 23. Fyr-Fort. Nr. 480.)
- 1570. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.**
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. $55^{\circ} 05'$ N. $14^{\circ} 38'$ E. er midlertidig inddraget.
(E. f. S. Nr. 34/1522 1927.)
- 1571. Letland. Riga-Bugt. Dünamünde. Lystønde slukket.**
(N. t. M. Nr. 14/21. Riga 1927.)
Den røde Lystønde, der viser grønt Gruppeblink, Fire-Blink hver 10^s , og som i Anledning af nogle Uddybningsarbejder er udlagt paa c. $57^{\circ} 05'_{,0}$ N. $24^{\circ} 01'_{,5}$ E., er slukket og vil ikke atter blive tændt.
(E. f. S. Nr. 30/1341 1927.)
- 1572. Letland. Steinort. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 15/22. Riga 1927.)
Taagesignalet ved *Steinort* Fyr paa c. $56^{\circ} 51'_{,6}$ N. $21^{\circ} 00'_{,3}$ E. afgives nu med Sirene og er 2 Stød hver $1\frac{1}{2}^m$, Stød $1,5^s$, Pause $5,0^s$, Stød $3,5^s$, Pause $1^m 20^s$.
Den tidligere Haandsirene er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 7/277 1923. Kort. Nr. 269.)

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

1573. Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke bortdrevet.

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, der midlertidig er udlagt paa $55^{\circ} 33' (18'')$ N. $12^{\circ} 43' (00'')$ E., midt imellem den S.-lige af de to 5,9 m Puller paa *Quartusgrund* og E.-Grænsen for den hvide, faste Vinkel i *Nordre-Røse Fyr*, er bortdrevet, men vil snarest atter blive udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 9/324 1927.)

1574. Danmark. Sundet. Kalleboer. Sorte Rende S. Lystønde Kalleboer N. udlagt.

Den hvide Lystønde *Kalleboer N.*, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa Station. $55^{\circ} 35' (04'')$ N. $12^{\circ} 30' (47'')$ E.

(Fyr-Fort. Nr. 306.)

1575. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Høje-Stene-Løb. Fyrbelysning i Uorden.

Fyrbelysningen i *Høje-Stene-Løb* paa c. $54^{\circ} 59' N.$ $10^{\circ} 28' E.$ er for Tiden i Uorden, men vil snarest atter blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1576. Danmark. Kattegat. Tunø S. Kirkegrund SE. Undervandshindring findes ikke.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/413 1927 meddeles, at den deri omtalte Undervandshindring, som var rapporteret at ligge paa c. $55^{\circ} 55',_3 N.$ $10^{\circ} 25',_7 E.$, c. 1200 m S. $\frac{3}{4}$ E. for den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Tunø S.*, ved en for nylig foretaget Afsøgning er konstateret ikke at være til Stede.

(E. f. S. Nr. 11/413 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1577. Nordsøen. Drivende Mine.

(Meddelelse fra tysk Dampskib „Leontes“.)

Den 27. August 1927. En drivende Mine observeret paa c. $57^{\circ} 41' N.$ $3^{\circ} 52' E.$

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1578. Island NW.-Kyst. Isafjördr. Skutilsfjördr. Tangi Fyr nedlagt.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Tangi Fyr, der viste grønt og rødt fast Lys, er nedlagt. $66^{\circ} 04' (22'')$ N. $23^{\circ} 07' (10'')$ W.

(Kort Nr. 261 og 270. Islandske Lods, Side 103. Fyr-Fort. Nr. 762.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 7. September 1927.

Nr. 36.

„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 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.

1579. Sverige. Kalmarsund. Skansgrundet Lystønde atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 35/2902. Stockholm 1927.)

Skansgrundet Lystønde paa c. $56^{\circ} 39' N.$ $16^{\circ} 23' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. s. Nr. 35/1528 1927.)

1580. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nye Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 35/2900. Stockholm 1927.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt:

1. *Norra Kanholmen* paa $59^{\circ} 22' 12'' N.$ $18^{\circ} 44' 57'' E.$, paa NE.-Pynten af *Norra Kanholmen*. Fyret viser rødt Et-Blink hver $0,5^s$ i Pejlinger fra c. 124° til c. 360° . Imod NW. gaar Fyret i Skjul af Skov paa *N. Kanholmen*. Flammens Højde: $4,6$ m. Hvidt Fyrstativ.

2. *Stora Berteln* paa $59^{\circ} 25' 35'' N.$ $18^{\circ} 24' 52'' E.$, paa N.-Siden af Skæret *Stora Berteln* i W.-lige Del af *Lindalssundet*. Fyret viser rødt Et-Blink hver $0,5^s$ i Pejlinger fra c. 89° til c. 278° . Imod W. gaar Fyret i Skjul af Skov paa Stranden af *Stora Berteln*. Flammens Højde: $5,1$ m. Hvidt Fyrstativ. Brændetid: 6. Juli—6. Juni.
(E. f. s. Nr. 20,825¹ 1927.)

1581. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Oplysning om Fyr.

(U. f. s. Nr. 22/374 og 22/375. Helsingfors 1927.)

1. I det nederste Vindue paa N.-Siden af *Rönnskär* Baake paa $59^{\circ} 56' 08'' N.$ $24^{\circ} 23' 33'' E.$ er tændt et nyt Fyr, *Porkkala* Bifyr, der viser vekselvis hvidt og rødt Lys, samt grønt og rødt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 31 m. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 165° til $173^{\circ},5$.

b. Vekselvis hvidt og rødt i Pejl. fra $173^{\circ},5$ til 178° .

c. Rødt i Pejl. fra 178° til 185° .

2. *Porkkala* faste Fyr er synligt mellem Pejlingerne c. 130° og c. 163° .

(E. f. s. Nr. 31/1358 1927. Kort. Nr. 276.)

1582. Finland. Finske Bugt. Laitakari. Baake opført.

(U. f. s. Nr. 22/372. Helsingfors 1927.)

Paa N.-Pynten af *Laitakari* Holm er paa $60^{\circ} 26' 43'' N.$ $27^{\circ} 34' 08'' E.$ opført en Baake i Form af en hvid Spirtønde med en Ballon over en sort, nedadvendt Kost.
(Kort Nr. 277.)

1583. Estland. Riga-Bugt. Pernov. Mole og Baake ødelagt.

(N. f. S. Nr. 36/3854. Berlin 1927.)

Det yderste, E.-lige Molehoved med Baake paa c. $58^{\circ} 22' N.$ $24^{\circ} 28' E.$ er ødelagt af Søen. De fra hinanden rullede Sten er fjernet. Genopbygningen af Molehoved og Baake vil blive paabegyndt i 1928.

1584. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fyrbelysning paa Bølgebryder forandret.

(U. f. s. Nr. 35/2977. Stockholm 1927.)

De to røde, faste Fyr, som er opstillet paa hver sin Ende af den under Bygning værende Bølgebryder i *Gdingen* Yderhavn, er forandret til hvidt Et-Blink. Fyrene flyttes stadig ud mod Yderenderne, eftersom Forlængelsesarbejdet skrider frem.

Gdingen Red: $54^{\circ} 32' N.$ $18^{\circ} 35' E.$

(E. f. S. Nr. 20/867 1927. Kort. Nr. 269.)

1585. Polen. Danzig Bugt. Hela. Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 36/3846. Berlin 1927.)

Paa Grund af Ombygning slukkes den 7. September d. A. uden nærmere Meddelelse *Hela* Fyr paa c. $54^{\circ} 36' N.$ $18^{\circ} 49' E.$ Samtidig tændes følgende midlertidige Fyr som Erstatning:

a. Øverst paa Fyrtaarnet et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , Blink 2^s , Mørke 3^s , Blink 2^s , Mørke 8^s . Synsvidde: 4 Sm.

b. Nedenunder det i Pkt. a nævnte Fyr tændes et rødt, fast Fyr, der lyser i Pejlinger fra N. gennem E. til S. Synsvidde: 2 Sm.

(Kort Nr. 269.)

1586. Tyskland. Rügenwaldermünde Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 36/3847. Berlin 1927.)

Midt i September d. A. paabegyndes Arbejderne til en Forandring af *Rügenwaldermünde* Fyr paa c. $54^{\circ} 26' N.$ $16^{\circ} 23' E.$ Fyrtaarnet forhøjes $3,5$ m, saaledes at Flammens Højde bliver $19,5$ m. Synsvidden vil blive 13 Sm. Selve Fyrkarakteren bliver uforandret.

(Kort Nr. 269.)

1587. Tyskland. Swinemünde. Undervandslydsender i Uorden.

(N. f. S. Nr. 35/3727. Berlin 1927.)

Undervandslydsenderen paa $8,4$ m Vand c. 60 m SW. for Lys- og Klokketønden *Swinemünde* paa c. $53^{\circ} 57' N.$ $14^{\circ} 16' E.$ er for Tiden ude af Virksomhed.

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

1588. Danmark. Sundet. Drogden. Quartusgrund. Midlertidig Afmærkning forandret.

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, der midlertidig var udlagt paa $55^{\circ} 33' (18'') N.$ $12^{\circ} 43' (00'') E.$, midt imellem den S.-lige af de to $5,9$ m Puller paa *Quartusgrund* og E.-Grænsen for den hvide, faste Vinkel i *Nordre-Røse* Fyr, er ombyttet med en midlertidig hvid Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $1\frac{1}{2}^s$, Mørke $1\frac{1}{2}^s$, Blink $1\frac{1}{2}^s$, Mørke $5\frac{1}{2}^s$.

(E. f. S. Nr. 9/324 og 35/1573 1927.)

1589. Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 35/2918. Stockholm 1927.)

Falsterbo Fyr paa c. $55^{\circ} 23' N.$ $12^{\circ} 49' E.$ viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys $3,75^s$, Mørke $1,25^s$.

(E. f. S. Nr. 15/562 1927.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1590. Sverige. Skagerrak. Fyrskibet *Grisbådarne*. Fyrkarakter forandret.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)
Fyrkarakteren i Fyrskibet *Grisbådarne* paa c. $58^{\circ} 53' N.$ $10^{\circ} 50' E.$ er nu hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 30^s , Blink $7,5^s$, Mørke 3^s , Blink $1,5^s$, Mørke 18^s . Synsvide: 11 Sm. Fyret er anbragt paa en taarnlignende Fyrmast. Taagesignalet, hvis Karakter ikke er forandret, afgives fremtidig med Tyfon.
(E. f. S. Nr. 4/121 1927. Kort Nr. 236.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1591. Holland. Eierlandsche Gat. Anduvningstønde atter udlagt.
(B. a. Z. Nr. 199/2229. s'Gravenhage 1927.)
Anduvningstønden paa c. $53^{\circ} 14',5 N.$ $4^{\circ} 46' E.$, ud for *Eierlandsche Gat*, er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 35/1547 1927.)
1592. Holland. IJmuiden. Vrag forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 194/2145. s'Gravenhage 1927.)
Vraget, der laa sunket c. 150 m 290° fra *IJmuiden* N.-Pier, er helt forsvundet.
c. $52^{\circ} 28' N.$ $4^{\circ} 33',3 E.$
(E. f. S. Nr. 43/1942 1926.)
(Se Tillæg.)

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

1593. Frankrig. Corn-Carhai. Fyr atter i Orden.
(A. a. N. Nr. 92/1777. Paris 1927.)
Corn-Carhai Fyr paa c. $48^{\circ} 35',2 N.$ $4^{\circ} 43',9 W.$ lyser atter normalt.
(E. f. S. Nr. 34/1495 1927.)
1594. England S.-Kyst. Weymouth Bugt Anduvning. Opmaalingsbaaker.
(N. t. M. Nr. 1459. London 1927.)
En Del flydende Opmaalingsbaaker forsynet med sorte Flag er midlertidig udlagt fra $2\frac{1}{2}$ til $7\frac{1}{2}$ Sm NE. og E. for *Shambles* Fyrskib, der ligger paa c. $50^{\circ} 31' N.$ $2^{\circ} 20' W.$ Baakerne er ikke oplyst om Natten.
1595. England W.-Kyst. Bristol Kanal. King Road. Portishead Pool. Havnearbejder. Lys- og Klokketønde midlertidig udlagt. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 1448. London 1927.)
En sort og gul, lodret stribet Lys- og Klokketønde, som viser rødt Et-Blink hver 1^s , er midlertidig udlagt paa c. $51^{\circ} 30' N.$ $2^{\circ} 46' W.$, $0,35$ Sm 305° fra det hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Portishead* Pier. Lys- og Klokketønden tjener som Afmærkning for igangværende Arbejder N. for Kysten mellem *Portishead* Pier og *Portishead Point*. I Nærheden udføres tillige Uddybningsarbejder. Det tilraades at gaa godt uden om Arbejdsstedet, og man advares imod at passere mellem Lys- og Klokketønden og Kysten S. for denne.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1596. Spanien N.-Kyst. Ria de Santõña Indløb. Punta del Caballo. Fyr forandres.
(A. a. I. N. Nr. 33/859. Madrid 1927.)
Punta del Caballo røde, faste Fyr paa $43^{\circ} 27' 10'' N.$ $3^{\circ} 26' 40'' W.$ er slukket og vil, naar det atter bliver tændt, vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 14^s , Lys 5^s , Mørke $1,5^s$, Lys 1^s , Mørke $1,5^s$, Lys 1^s , Mørke $1,5^s$, Lys 1^s , Mørke $1,5^s$. Synsvidden bliver 16 Sm. Løvrigt uforandret.

- 1597. Afrika NW.-Kyst. Rio De Ouro. Angra de Cintra Bay. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1455. London 1927.)
1. Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa 23° 03' 50" N. 16° 13' 00" W., c. 4 Sm SW. for Pynten paa N.-Siden af Indløbet til Bugten.
2. Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa 23° 04' 50" N. 16° 12' 10" W., c. 1 Sm fra det i Pkt. 1 nævnte Skær.
- 1598. Afrika SW.-Kyst. Walvis Bay. Lystønde forandret.**
(N. t. M. Nr. 1467. London 1927.)
Lystønden paa c. 22° 55' S. 14° 29' E., 2,75 Sm 9½° fra det røde Blinkfyrr paa Yderenden af Pieren ved *Walvis Bay*, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5 s. Lystønden angiver Anduvningen til en gravet Kanal til *Walvis Bay*.
- 1599. Newfoundland E.-Kyst. New World Island. Morton Harbour. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1465. London 1927.)
Paa N.-Spidsen af *Little Harbour Head* er paa 49° 35' 02" N. 54° 51' 04" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 2½ s. Flammens Højde: 18 m. Hvidt, ottekantet Taarn med rød Lanterne.
- 1600. Newfoundland. Belle Isle Stræde. Cooks Harbor. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 34/3184. Washington 1927.)
Paa 51° 36' 30" N. 55° 50' 00" W. er paa *Harbor Rock* i *Cooks Harbor* tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink, 25 Blink pr. Min. Flammens Højde: 6,7 m. Hvidt, ottekantet Trætaarn med rød Lanterne.
- 1601. Newfoundland S.-Kyst. St. Pierre Island. Galantry Head Fyr. Taagesignal atter i Orden.**
(N. t. M. Nr. 34/3185. Washington 1927.)
Taagesirenen ved *Galantry Head* Fyr paa c. 46° 46' N. 56° 10' W. er atter i Virksomhed og Taagesignalet afgives nu normalt.
(E. f. S. Nr. 21/894 1927.)

(Se Tillæg.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1602. Spanien E.-Kyst. Isla Tabarca. Fyr forandres.**
(A. a. l. N. Nr. 32/836. Madrid 1927.)
Isla Tabarca Fyr paa 38° 09' 42" N. 0° 28' 12" E. forandres til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7,5 s., Blink 0,5 s.; Mørke 1 s., Blink 0,5 s., Mørke 1 s., Blink 0,5 s., Mørke 4 s. Synsvidde: 12 Sm. Løvrigt uforandret.
- 1603. Tripolis. Cirenaica. Bomba Bugt. Ras et Tin Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 197/366. Genua 1927.)
Ras et Tin Fyr paa c. 32° 37' N. 23° 07' E. er for Tiden slukket.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1604. Letland. Riga-Bugt. Advarsel mod Drivminer.**
(N. f. S. Nr. 36/3960. Berlin 1927.)
Føreren af Dampskibet *Gratia* meddeler: I *Riga-Bugt* er endnu fornylig til forskellige Tider blevet observeret drivende Miner, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen af disse Farvande.
- 1605. Karantænebestemmelser.**
(U. f. s. Nr. 35/2971. Stockholm 1927.)
Sverige. — *Siam* er erklæret smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- England:*
- Korts eller
Bogs Nr.
- R 40 India. — Karachi harbour.
 R 345 Queensland. — Sandy cape to Keppel isles.
 R 346 Queensland. — Keppel isles to Percy isles.
 R 1646 Bay of Bengal. — Moulmein harbour.
 R 1845 Bay of Bengal. — Moulmein river and approaches.
 † 2599 Red Sea. — Jidda with its approaches. Inner anchorage.
 R 3767 North Sea. — Norder piep to Votrapp tief, including Heligoland.
 T Supplement No. 4 to West Coast of Scotland Pilot, Vol. II.
 T Supplement No. 3 to China Sea Pilot, Vol. III.
 T Supplement No. 3 to Persian Gulf Pilot.
- Sverige:*
- N 23 Bottenhavet, Örnsköldsvik—Hudiksvall. (Midlertidigt Oplag).

Tillæg.**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****1606. Danmark. Sundet. Trekroner Fyr. Taagesignal forandres.**

Den 15. September d. A. vil det nuværende Taagesignal med Sirene, 2 Stød hver 1^m, 1 høj og 1 dyb Tone, fra *Trekroner Fyr* paa 55° 42' 12" N. 12° 37' 08" E. blive forandret til Taagesignal med elektrisk Sirene, der giver To-Tone hver 20^s, Tone 4^s, Pause 2^s, Tone 4^s, Pause 10^s. Tonehøjde: c. 420 Svingninger pr. Sek. Sirenen lyder kraftigst i SE.-lig Retning. Mod N. er Sirenen skærmet for ikke at gribe forstyrrende ind i Sirenen paa Bølgebryderen.

(E. f. S. Nr. 24/1031 1927. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 264. Havne-Lods, Side 109. Fyr-Fort. Nr. 251.)

1607. Danmark. Smaalands-Farvandets W.-lige Del. Agersø-Sund. Egholm-Flak NE. Sømærke i Uorden.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Egholm-Flak NE.*, paa 55° 16' (02") N. 11° 11' (50") E. mangler for Tiden den ene Kost. Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1608. Sverige. Kattegat. Fladen. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)

En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s, Blink 1^s, Mørke 2,5^s, Blink 1^s, Mørke 15,5^s, er udlagt paa 57° 09' 48" N. 11° 42' 30" E.

(E. f. S. Nr. 19/775 1927. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 232.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1609. Nordsøen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1513. London 1927.)

Den 27. August 1927. En Bom fastsiddende i Vraggods. c. $53^{\circ} 31' N.$ $4^{\circ} 53' E.$
Terschellingebank.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1610. Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Oplysning om Vrag. Fyr midlertidig forandret. Sejlanvisning.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

E. f. S. Nr. 53/2595 1924 og Nr. 36/1610 1926 annulleres og erstattes med:

1. Vraget af Dampskibet „*Inger Benedikte*“ ligger sunket paa c. $64^{\circ} 09\frac{1}{2}' N.$ $21^{\circ} 56' W.$ Vraget ligger omtrent i Retning NW.—SE. En grønmalet Bøje er udlagt ved den SE.-lige Ende (Forstævnen) af Vraget. — Der arbejdes for Tiden paa at fjerne Vraget. Den grønne Vraglystønde, der tidligere var udlagt tæt N. for Vraget, vil ikke blive genudlagt foreløbig, medens der arbejdes ved Vraget.

2. *Reykjavik* Vinkelfyr paa $64^{\circ} 08' 41'' N.$ $21^{\circ} 55' 25'' W.$ er midlertidig forandret saaledes, at det viser grønt Lys i Pejlinger fra $147\frac{1}{2}^{\circ}$ til 166° og hvidt Lys fra 166° til 170° . Vraget ligger altsaa i den midlertidige Del af den grønne Lysvinkel.

3. Under Passage af Vraget om Natten bør man holde sig i den E.-lige Del af *Reykjavik* Vinkelfyrs hvide Lysvinkel.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1926

- 12/577 *Wustrow NW. Vraget af Motorskonnert „Gaarden“.*
46/2127 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sømærker udlagt til Forsøg.*
48/2183 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Midlertidigt Fyr tændt.*

1927

- 2/38 *Sverige. Kalmarsund. Dämman Fyr. Taagesignal forandres.*
4/115 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Simpnäsklubb. Taagesignal forandres.*
11/406 *Finland. Åbo Skærgaard. Fyr midlertidig slukket.*
15/557 } *Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder.*
16/614 } *Advarsel. Fyr holdes midlertidigt slukket.*
16/602 *Sverige. Öland W.-Kyst. Stora Rör. Havnefyr midlertidig borttaget.*
16/603 *Sverige. Golland NE.-Kyst. Bungenäs. Nyt Fyr tændes.*
16/616 *Rusland. Finske Bugt. Seiskari N. Vrag.*
18/703 *Sverige. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
18/711 *Finland. Ålands Skærgaard. Fyrskibet Storbrotten. Oplysning om Taagesignal.*
25/1084 *Tyskland. Rügen E. Stubbenkammer. Afmærkning forandres.*
27/1157 *Estland. Finske Bugt. Vulfö NW. Lys- og Fløjetønde udlagt til Forsøg.*
27/1158 *Estland. Finske Bugt. Reval-Bugt. Skydeøvelser.*
28/1198 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet til Sandhamn. Almagrundet Fyrskib NW. Sømærker udlagt til Forsøg.*
28/1200 *Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib forandres.*
29/1250 *Tyskland. Kieler-Fjord. Stollergrund. Skydeskive udlagt. Advarsel.*
30/1316 *Estland. Finske Bugt. Nekman-Grund Fyrskib ombyttes midlertidig.*
33/1439 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarm Fyr forandres.*
36/1585 *Polen. Danzig Bugt. Hela. Fyr forandres.*

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

1926

- 16/743 *Danmark. Sundet. København. Nordre Toldbod. Ny Kajmur. Midlt. Afm.*
22/992 *Sverige. Sundet. Skanör. Indsejlingsrende. Dybde aftaget.*
33/1482 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Udvidelsesarbejder. Midlt. Fyrbelysning.*
42/1877 *Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod Stenfiskeri.*

1927

- 1/16 *Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke udlagt.*
2/67 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Afmærkning midlertidig fjernet.*
8/286 *Danmark. Sundet. Lous-Flak. Vrag forgæves eftersøgt.*
8/313 } *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrskibet Drogden flyttet midlertidigt. Midlertidig Afmærkning. Signal fra Uddybningsmaskinen.*
36/1588 } *Danmark. Sundet. Drogden. Sønder-Dyb. Afmærkning ved Losseplads. Advarsel.*
9/359 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
14/524 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
34/1484 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
15/565 *Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Avernako W. Vrag.*
24/1030 *Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort Fyr. Taagesignal forandres.*
24/1037 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Taksensand Fyr forandres.*
28/1203 *Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Oplysninger om Vrag.*
29/1297 *Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Broarbejder. Advarsel.*
35/1534 *Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde N. t. W. Vrag.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1926
 33/1435 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev.* Vrag af Motorsmakke „Agra“.
 36/1620 *Danmark. Kattegat. Læsø-Trindel Fyrskib.* Fyr tændes forsøgsvis i diset Vejr.
 39/1719 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund S.* Gennemsejlingsaabning i Jernbanebro flyttes.
 41/1822 *Danmark. Kattegat. Tangen N.* Undervandshindring. Forgæves eftersøgt.
 47/2172 *Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord.* Vrag.
 49/2235 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Ebbelykke-Rev W.* Vrag.
- 1927
 2/69 *Danmark. Kattegat. Skagen.* Lodsdamper inddraget.
 4/150 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Havnemole forlænges. Særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny Havnemole under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 8/289 *Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund.* Jernbanebro under Ombygning. Advarsel.
 11/437 *Danmark. Kattegat. Sæby Havn.* Fyr midlertidig slukket.
 14/546 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.
 15/599 *Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib.* Midlertidigt Sømærke til Opmaalingsbrug.
 18/720 *Sverige. Kattegat.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 20/838 *Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand.* Fyrerne *Lilla Varholmen, Hällsö* og *Stuvö* forandres.
 27/1171. *Sverige. Kattegat. Fladen.* Fyrskib ombyttes midlertidig.
 34/1487 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydning. Advarsel.
 34/1488 *Danmark. Kattegat. Ebeltoft-Vig.* Skydning. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1926
 41/1836 *England. Humber.* Skibsfartshindring.
- 1927
 6/217 *Norge. Lister. Brekneholmen Fyr* ødelagt.
 17/682 *England E.-Kyst.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 20/843 *England. Harwich.* Uddybnings- og Dykkerarbejder m. m. Advarsel.
 20/847 *Skotland. Munden af Firth of Forth.* Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.
 24/1042 *Danmark. Horns-Rev Fyrskib.* Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbringes.
 24/1043 *Danmark. Graadby. Skallingen Fyr* forandres.
 24/1046 *Skotland. Ratray Head.* Taagesignal midlertidig upaalideligt.
 26/1142 *Shetlandsøerne. North Unst Fyr* forandres.
 29/1271 *Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib* flyttes.
 29/1272 *Tyskland. Elben.* Afmærkning forandres.
 32/1398 *Holland. Texel. Eierland.* Fyr forandres.
 35/1550 *England. Themsen Munding. Galloper Fyrskib.* Taagesignal forandres.
 35/1552 *England. The Woud og Haisborough Gat.* Fyrbelysning forandres.
 35/1553 *England. Smith's Knoll og South Scroby.* Afmærkning forandres midlertidig.

Island og Færøerne.

- 1926
 23/1044 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik.* Ny Mole opføres. Uddybning.
 32/1423 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik.* Midlertidigt Fyr tændt.
- 1927
 22/948 *Island S.-Kyst. Dyrhólaey (Portland).* Nyt Fyr opføres.
 32/1404 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Gerdartangi Fyr* forandres.
 32/1406 *Island E.-Kyst. Aðarsteinn Fyr* forandres.
 32/1407 *Island E.-Kyst. Hornafjörðr. Hvanney Fyr* forandres.
 36/1609 *Island W.-Kyst. Faxaflói.* Oplysning om Vrag. Fyr midlertidig forandret. Sejlanvisning.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 14. September 1927.

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 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 Søn.

I. Østersøen.

1611. Tyskland. Warnemünde. Taagesignal forandres. Tønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 35/3729 og 37/4089. Berlin 1927.)

Istedetfor det hidtidige Taagesignal med Kanon og Klokke paa *Warnemünde W.-Mole* paa c. $54^{\circ}11' N.$ $12^{\circ}05' E.$ vil der i Løbet af indeværende Efteraar blive oprettet følgende nye Taagesignaler:

1. Radiotaagesignal (Bølgelængde 1000 m, Rørsender Tone 900), der gives som følger: Bogstaverne WN . — — — . — — — to Gange i $9,0^s$ efterfulgt af en Pause paa $1,3^s$. Derefter gives 13 Streger, hvoraf hver har en Varighed af 1^s ; mellem Stregerne er en Pause paa $0,3^s$ og efter den sidste Streg en Pause paa $3,1^s$. Radiosignalet varer 30^s og gives 7 Gange i $3,5^m$, hvorefter der kommer en Pause paa 4^m . Signalgruppen paa 7 Signaler gives 8 Gange i Timen. Rørsenderen anbringes ved Foden af Fyrtaarnet paa $54^{\circ}10'59'' N.$ $12^{\circ}05'24'' E.$

2. Undervandstaagesignal (elektrisk Membransender, Tonehøjde 1050 Svingninger pr. Sek.). Signalet bestaar af Bogstaverne WN . — — — . hver 30^s , Tone $0,5^s$, Pause $0,5^s$, Tone $1,6^s$, Pause $0,5^s$, Tone $1,6^s$, Pause $1,7^s$, Tone $1,6^s$, Pause $0,5^s$, Tone $0,5^s$, Pause 21^s . Signalet begynder efter den sidste Prik i Radiotaagesignalet og gives uafbrudt. Membransenderen vil blive udlagt i 12 m Vand paa c. $54^{\circ}13' N.$ $12^{\circ}05' E.$, W. for Ledefyrinien. Pladsen vil blive betegnet ved en rød Lys- og Klokketønde, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3^s , Lys 2^s , Mørke 1^s . Membransenderen forbindes med et Kabel til Fyrtaarnet. Kablets Beliggenhed vil blive betegnet ved 2 Baaker paa Stranden W. for W.-lige Molehoved.

3. Lufttaagesignal (elektrisk Membransender, Tonehøjde 525 Svingninger pr. Sek.). Signalet bestaar af Bogstaverne WN . — — — . hver 30^s , Tone $0,5^s$, Pause $0,5^s$, Tone $1,6^s$, Pause $0,5^s$, Tone $1,6^s$, Pause $1,7^s$, Tone $1,6^s$, Pause $0,5^s$, Tone $0,5^s$, Pause 21^s . Signalet begynder 1^s efter den sidste Tone i Undervandstaagesignalet og gives uafbrudt.

4. Radiotaagesignalet og Undervandstaagesignalet kan benyttes til Pejling og Afstandsbestemmelse. Antallet af Streger, der høres af Radiosignalet, indtil den første Tone af Undervandssignalet høres, giver Afstanden i Sømil fra Undervandslydsenderen.

5. Som midlertidig Afmærkning af Undervandslydsenderens Plads er indtil videre udlagt en rød Spirtønde, mærket „Wmde“, i 12 m Vand paa c. $54^{\circ}13' N.$ $12^{\circ}05' E.$, W. for Ledefyrinien.

(Kort Nr. 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

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

1612. Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde N. t. W. Vrag fjernet og Vragafmærkning inddraget.

Vraget af Flydekranen, der laa sunket i 10 m Vand c. 850 m 350° fra *Taarbæk-Rev Lys-* og Klokketønde, som ligger paa c. 55° 47' N. 12° 40' E., er nu fjernet og den udlagte Vragvager med 2 grønne Flag og Vraglystønden er inddraget.
(E. f. S. Nr. 35/1534 1927.)

1613. Sverige. Sundet. Kulla-Gunnarstorp W. Vrag afmærket.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Helsingborg.)

Vraget af en Galease, hvis Master endnu staar, ligger sunket i 8 m Vand paa 56° 06' 32" N. 12° 35' 50" E. En Vragprik med 1 grønt Flag er udlagt c. 30 m W. for Vraget, paa hvilket der saavidt muligt indtil videre holdes en klar Lanterne tændt om Natten.

1614. Danmark. Smaalands-Farvandet. Fejø Havn (Dybvig Havn). Fyr nedlagt.

De to hvide, faste Fyr E. for *Fejø Kirke* er nedlagt. 54° 56' (00") N. 11° 25' (03") E.

(Kort Nr. 244 og 251. Danske Lods, Side 513. Havne-Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 599.)

1615. Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Advarsel indskærpes.

(Meddelelse fra Ministeriet for Industri, Handel og Sefart.)

Paa given Foranledning gentages og indskærpes E. f. S. Nr. 29/1297 1927:

Under Hensyn til de for Tiden foregaaende Ramningsarbejder til Bropillerne for en Jernbanebro c. 75 m N. for Pontonbroen over *Als-Sund* skal alle Skibe, der passerer den paagældende Del af Sundet, gaa med saa langsom Fart, som Omstændighederne tillader.

Overtrædelse af denne Bestemmelse medfører Strafansvar.

Sønderborg: c. 54° 54',₆ N. 9° 47',₄ E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1616. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,₀ m, i *Sælhundeholm-Løb*: 4,₁ m, i *Gaaseholm-Løb*: 2,₂ m, i *Svaneholm-Løb*: 1 m og i *Kobberø-Løb*: 3,₁ m. Der er saaledes for Tiden 6,₀ m Dybde ind til *Thyborøn Havn* og 4,₁ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 32/1391 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1617. Norge. Vardø. Reinøskjær. Nyt Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1927.)

Paa den tidligere Varde paa *Reinøskjær* ved Indsejlingen til *Vardø* er paa 70° 24' 10" N. 31° 07' 36" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Lanterne paa Stativ paa Varde. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 15. August—14. April.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

1618. Norge. Varangerfjorden. Mortensnes. Nyt Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1927.)

Paa *Mortensneset* er paa 70° 07' 21" N. 29° 01' 44" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-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. Brændetid: 15. August—14. April.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

1619. Norge. Varangerfjorden. Mæskfjord. Ledefyr tændt.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1927.)

Ved *Moarvneset*, paa N.-Siden af *Mæskfjorden*, er tændt 2 Ledefyr, der overet i Pejling 318° leder midt i Indløbet til Fjorden.

Mæskfjord øvre Fyr paa $70^\circ 10' 27''$ N. $28^\circ 44' 42''$ E. viser hvidt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 6 Sm. Et lille Jernhus paa Underbygning.

Mæskfjord nedre Fyr paa $70^\circ 10' 21''$ N. $28^\circ 44' 58''$ E. viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: $5,3$ m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Brændetid: 15. August—14. April.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

1620. Tyskland. Smal-Dyb. Amrum. Nyt Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 34/3612 og 37/4094. Berlin 1927.)

Paa Kurhuset *Wittdün a. Amrum* er paa $54^\circ 37' 44''$ N. $8^\circ 24' 15''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: $14,5$ Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra $358,5^\circ$ til 3° .
2. Hvidt i — - 3° - 9° .
3. Rødt i Pejl. fra 9° til $19,5^\circ$.

(Kort Nr. 264.)

1621. Belgien. Fyrskibet West-Hinder ombyttes midlertidig.

(A. a. N. Nr. 159. Bryssel 1927.)

Den 15. September d. A. eller snarest derefter ombyttes Fyrskibet *West-Hinder* paa c. $51^\circ 23'$ N. $2^\circ 26'$ E. midlertidig for et Tidsrum af en Maaned med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter og samme Taagesignal. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiostation.

1622. Skotland. Firth of Forth. Kirkcaldy Bay. Forbudt Omraade.

(N. t. M. Nr. 1494. London 1927.)

Det er indtil videre forbudt at passere igennem eller ankre i det Omraade NE. for *Kinghorn Ness*, som er begrænset af Linier gennem følgende Punkter:

a. $1,1$ Sm 86° fra *Kinghorn Ness* trigonometriske Station. Afmærket med en grøn- og hvidternet Stumptønde.

b. $2,17$ Sm 90° fra *Kinghorn Ness* trig. Stat. Afmærket med en grøn og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 12^s , Lys 6^s , Mørke 6^s .

c. $2,62$ Sm 69° fra *Kinghorn Ness* trig. Stat. Afmærket med en grøn og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 8^s , Blink 2^s , Mørke 6^s .

d. $1,8$ Sm 56° fra *Kinghorn Ness* trig. Stat. Afmærket med en grøn- og hvidternet Stumptønde.

Kinghorn Ness: c. $56^\circ 04'$ N. $3^\circ 10'$ W.

1623. Skotland. Tay Floden. Calman Rock. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 1542. London 1927.)

Paa *Calman Rock* paa c. $56^\circ 28'$ N. $2^\circ 57'$ W., c. $0,15$ Sm SW. for Fyret paa W.-Siden af Indløbet til *Camperdown* Dok, er mindste Dybde $0,6$ m.

1624. Shetlands Øerne. North Unst Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1515. London 1927.)

North Unst Fyr paa c. $60^\circ 51'$ N. $0^\circ 53'$ W., paa *Muckle Flugga*, viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s , Blink 3^s , Mørke 1^s , Blink 3^s , Mørke 13^s . Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 26/1142 1927. Kort Nr. 263 og 283.)

(Se Tillæg.)

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

1625. England SW.-Kyst. Wolf Rock Fyr. Taagesignal i Uorden.

(N. t. M. Nr. 59. Trinity House, London 1927.)

Taagesirenen ved *Wolf Rock Fyr* paa c. 49° 57' N. 5° 48' W. er i Uorden og vil være ude af Virksomhed i c. 1 Maaned. Som Erstatning afgives Taagesignal med en Haandsirene, 1 langt Stød hver 30 s.

1626. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib flyttes. Radiotaagesignal oprettes.

(N. t. M. Nr. 1517. London 1927.)

Omkring den 21. November 1927 flyttes *Bar Fyrskib* c. 0,75 Sm i Retningen 263° til c. 53° 32' N. 3° 20' W.

Taagesignalet, der ikke skifter Karakter, vil fra samme Tidspunkt blive afgivet med Diaphon.

Ombord i Fyrskibet oprettes et Radiotaagesignal, der under Taage og i usigtbart Vejr afgives i 1^m hver 4^m, som følger:

a. Kaldesignalet GGM (— — . . — — . — —) med en Hastighed af 15 Ord pr. Min. gentaget i c. 50 s.

b. En lang Streg (—) af c. 10 s. Varighed.

c. Bogstaverne GGM (— — . — — . — —) een Gang.

(Udsendelsen af a, b og c tager akkurat 1^m).

d. Pause paa 3^m.

I klart Vejr vil Bogstaverne GGM blive udsendt i 1^m, 0, 4, 8, 28, 32 og 36 Minutter over hver fuld Time.

I de første 3 Maaneder anses Radiotaagesignalet for at være paa Prøve, og Signalerne kan være udsat for midlertidig Afbrydelse.

1627. Skotland W.-Kyst. Sound of Mull. Ardtornish Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1526. London 1927.)

Tæt ved Yderenden af *Ardtornish Point* er paa 56° 31' 06" N. 5° 45' 07" W. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s, Blink 1 s, Mørke 1 s, Blink 1 s, Mørke 7 s. Flammens Højde: 7,3 m. Synsvidde: 9 Sm. Et c. 7 m højt, graat Taarn. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra Land til 302°. | 5. Rødt i Pej. fra 57° til 95°. |
| 2. Hvidt i — - 302° - 310°. | 6. Hvidt i — - 95° - 108°. |
| 3. Rødt i — - 310° - 342°. | 7. Rødt i — - 108° - Land. |
| 4. Hvidt i — - 342° - 57°. | |

Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 31/1376 1927.)

1628. Skotland. Caledonian Ship Canal. Corpach—Loch Lochy. Kanal midlertidig lukket.

(N. t. M. Nr. 1541. London 1927.)

Caledonian Ship Canal vil være lukket for Trafik mellem *Corpach* og W.-Enden af *Loch Lochy* i Tiden fra den 26. September til den 15. Oktober d. A. Yderligere Meddelelser vil ikke fremkomme.

Corpach: c. 56° 51' N. 5° 08' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1629. Afrika W.-Kyst. Cameroons. Cameroons Flod Indløb. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1504. London 1927.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4½ s, Blink 0,5 s, Mørke 4,0 s, er udlagt paa 3° 46' 20" N. 9° 24' 45" E., c. 8 Sm SW. for *Suellaba Point* og 2¼ Sm NE. for den røde Fløjtetønde „A“, der er inddraget.

- 1630. Newfoundland E.-Kyst. Notre Dame Bugt. Gull Rock. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1536. London 1927.)
Paa *Gull Rock* er paa $49^{\circ} 41' 01''$ N. $55^{\circ} 41' 15''$ W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver $2\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 19 m. Hvid, ottekantet Fyrbaake med rød Lanterne.
- 1631. Newfoundland E.-Kyst. Trinity Bay. Catalina Harbor Indløb. The Brandeis. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 35/3299. Washington 1927.)
En Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er udlagt paa c. $48^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ N. $53^{\circ} 02' W.$, S. for *The Brandeis*, c. 550 m 48° fra *Green Island* Fyr.
- 1632. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Great Egg Inlet Anduvning. Klokketønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 1503. London 1927.)
Den sorte og hvide, lodret stribede Klokketønde er flyttet c. $1\frac{1}{2}$ Sm SW. efter fra den i Kortet angivne Plads til $39^{\circ} 15' 46''$ N. $74^{\circ} 32' 10''$ W.

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

- 1633. Mexiko N.-Kyst. Alvarado. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1531. London 1927.)
Paa c. $18^{\circ} 48' N.$ $95^{\circ} 46' W.$, $1\frac{1}{2}$ Sm $211\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Mount Simon* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s . Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. Rød- og hvidstribet Fyrsokkel.
- 1634. Brasilien. Rio Doce Indløb. Regencia Augusta. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1502. London 1927.)
Det hvide og røde, vekslende Fyr paa c. $19^{\circ} 37' S.$ $39^{\circ} 49' W.$, ved W.-Siden af Indløbet til *Rio Doce*, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink 1^s , Mørke 5^s . Synsvidde: 17 Sm.
- 1635. Brasilien. Santos Bugt. Isla das Palmas. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1522. London 1927.)
Paa W.-Enden af Øen er paa $24^{\circ} 00' 37'' S.$ $46^{\circ} 19' 07'' W.$ tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0\frac{3}{3}^s$, Mørke $2\frac{7}{7}^s$. Flammens Højde: c. 7 m.
- 1636. Brasilien. Sao Francisco do Sul Indløb. Figueira Point Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 35/3342. Washington 1927.)
Figueira Point Fyr paa $26^{\circ} 10' 45'' S.$ $48^{\circ} 36' 30'' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 28/1230 1927.)
- 1637. Chile. Concepcion Bay. Cerro Verde Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 35/3345. Washington 1927.)
Cerro Verde Fyr paa $36^{\circ} 43' 15'' S.$ $73^{\circ} 00' 30'' W.$ viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0\frac{4}{4}^s$, Mørke $4\frac{6}{6}^s$. De røde Lysvinkler er nedlagt.
- 1638. Mexiko. Nedre Californien. Loreto Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 35/3348. Washington 1927.)
Port Loreto Fyr paa $26^{\circ} 00' 54'' N.$ $111^{\circ} 20' 57'' W.$ viser nu hvidt, fast Lys.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1639. Tripolis. Cirenaica. Bomba Bugt. Ras et Tin Fyr atter tændt.**
(A. a. N. Nr. 202/380. Genua 1927.)
Ras et Tin Fyr paa c. $32^{\circ} 37' N.$ $23^{\circ} 07' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 36/1603 1927.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1640. Tyskland. Flytning af Radiopejlstation udsat.

(N. f. S. Nr. 35/1567. Berlin 1927.)

Flytningen af *List* Radiopejlstation paa *Sild* til 55° 01' 19" N. 8° 26' 29" E. er udsat indtil videre.

(E. f. S. Nr. 35/1567 1927. Kort Nr. 295, 245, 255 og 264.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Boge Nr.

England:

T Supplement to Admiralty List of Wireless Signals, 1927.

Tillæg.

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

1641. Danmark. Smaalands-Farvandets W.-lige Del. Agersø-Sund. Egholm-Flak NE. Sømærke atter i Orden.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Egholm-Flak NE.*, paa 55° 16' (02") N. 11° 11' (50") E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 36/1607 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1642. Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbringes.

Den 23. September d. A. eller snarest derefter vil der i Fyrskibet *Horns-Rev* paa 55° 33' (57") N. 7° 19' (45") E. blive anbragt et Undervandstaagesignal og et Radiotaagesignal.Undervandstaagesignalet afgives med Membranhydrofon saaledes: Tre lange Toner, en kort, en lang og en kort Tone (Bogstaverne OR — — — . — .) hver 1^m. Tonehøjde: 1050 Svingninger pr. Sek.Radiotaagesignalet: Bogstaverne HORNS R (. . . . — — — . — — .), efterfulgt af 15 Prikker, hver 3^m. Bølgelængde: 950 m. Tonehøjde: 1000 Svingninger pr. Sek. Signalet afgives med Tonegnistsender. Samtidig med den sidste Prik i Radiosignalets sidste R begynder hvert 3die Undervandstaagesignal.

(E. f. S. Nr. 24/1042 1927. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 39.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 21. September 1927.

Nr. 38.

„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, 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.

1643. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne. Lys- og Fløjtetønde atter udlagt.
Fyrkarakter midlertidig uregelmæssig.
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er atter udlagt paa Station, men Fyrkarakteren er for Tiden uregelmæssig.
(E. f. S. Nr. 35/1570 1927.)
1644. Sverige S.-Kyst. Karlskrona S.-lige Indløb. Bomspærring udlagt.
(U. f. s. Nr. 37/3055. Stockholm 1927.)
En mindre Bomspærring er udlagt i *Karlskrona S.-lige Indløb (Kungsdjupet)*, 100 m SE. for den røde (E.-lige) Tønde ved Siden af og E. for Sejllobet.
Den røde (E.-lige Tønde): c. 56° 06',₅ N. 15° 35',₀ E.
1645. Sverige E.-Kyst. Stora Juten Fyr. Lysvinkler forandret.
(U. f. s. Nr. 37/3054. Stockholm 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1383 1927 meddeles, at Lysvinklerne 4, 5, 6 og 7 i *Stora Juten Fyr* paa c. 58° 38' N. 16° 20' E. er forandret saaledes, at de lyser, som følger:
4. Grønt i Pejll. fra 52° til 75°. 6. Rødt i Pejll. fra 82° til 139°.
5. Hvidt i — - 75° - 82°. 7. Hvidt, uforst. i Pejll. fra 139° til 183°.
Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 32/1383 1927.)
1646. Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet til Sandhamn. Almagrundet Fyrskib NW. Forsøgsafmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 37/3052. Stockholm 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/1198 1927 meddeles, at den deri omtalte Forsøgsafmærkning NW. for Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 07' E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 28/1198 1927.)
1647. Finland. Bottniske Bugt. Relanderinmatala Fyrskib flyttet.
(U. f. S. Nr. 25/410. Helsingfors 1927.)
Fyrskibet *Relanderinmatala* paa 61° 06' 52" N. 21° 06' 16" E. er flyttet 1 Sm W. efter og ligger nu paa 61° 06' 53" N. 21° 04' 10" E.
(E. f. S. Nr. 31/1356 1927.)

1648. **Finske Bugt. Hogland. Magnetisk Forstyrrelse.**
(N. t. M. Nr. 1595. London 1927.)
Magnetisk Forstyrrelse rapporteres at finde Sted mellem *Sommers* og *Rödskär*.
c. 60° 02' N. 27° 16' E.
(Kort Nr. 277.)
1649. **Finland. Finske Bugt. Strikan Fyr nedlagt.**
(U. f. S. Nr. 25/409. Helsingfors 1927.)
Strikan Fyr paa 59° 58' 00" N. 24° 23' 09" E. er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 31/1357 1927.)
1650. **Estland. Finske Bugt. Stenskar. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 12/32. Reval 1927.)
Stenskar Fyr paa c. 59° 49' N. 26° 22' E. er forandret saaledes, at det nu viser rødt Lys i den tidligere formørkede Lysvinkel. Iøvrigt er Fyret uforandret.
(Kort Nr. 276.)
1651. **Estland. Finske Bugt. Nekman-Grund Fyrskib atter udlagt.**
(N. t. M. Nr. 12/33. Reval 1927.)
Nekman-Grund Fyrskib paa c. 59° 05' N. 22° 12' E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet inddraget.
(E. f. S. Nr. 30/1316 1927.)
1652. **Estland. Riga-Bugt. Zerel W. og SW. Grunde.**
(N. f. S. Nr. 38/4105. Berlin 1927.)
1. En 6,9 m Grund ligger c. 9,1 Sm 266° fra *Zerel Fyr*.
2. En 8,7 m Grund ligger c. 8,9 Sm 269° fra *Zerel Fyr*.
3. En 9,1 m Grund ligger c. 11,5 Sm 245°,5 fra *Zerel Fyr*.
4. En 8,7 m Grund ligger c. 16,3 Sm 245° fra *Zerel Fyr*.
Zerel Fyr: c. 57° 54' N. 22° 03' E.
(Kort Nr. 268.)
1653. **Letland. Lyserort N. Grunde.**
(N. f. S. Nr. 38/4107. Berlin 1927.)
1. En 5,5 m Grund ligger c. 4,9 Sm 7° fra *Lyserort Fyr*.
2. En 3,2 m Grund ligger c. 2,8 Sm 7° fra *Lyserort Fyr*.
Lyserort Fyr: c. 57° 34' N. 21° 43' E.
(Kort Nr. 268.)

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

1654. **Danmark. Lille-Bælt. Besejlingen mellem Baagø og Fyen. Nyt Mærke.**
Mærket „Dampskorsten N. for *Assens* overet med W.-Kant af *Mariendal Lund*“ udgaar, da Dampskorstenen er nedrevet. Istedetfor kan følgende Mærke, der falder meget nær sammen med det forannævnte, benyttes: „Højre Kant af rødt Taarn i *Assens* overet med venstre Kant af rødt Hus med Skifertag“. c. 55° 19' N. 9° 51' E.
(Kort Nr. 223 Mærke E. og 241. Danske Lods, Side 360 Linie 26 og Toning 380.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1655. **Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord E.-Side. Svaleklint. Frydendals Udskebningsbro fjernet.**
Frydendals Udskebningsbro paa 55° 46' (58") N. 12° 04' (56") E. er fjernet.
(E. f. S. Nr. 23/982 1925. Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 205 og Tillæg Nr. 1, Side 8. Havne-Lods, Side 56 og Tillæg Nr. 1, Side 5.)
1656. **Danmark. Kattegat. Tangen N. Oplysning om Undervandshindringer.**
Ved en for nylig foretagen Opmaaling er paa 56° 39' 08" N. 10° 41' 30" E., 0,7 Sm. 46½° fra den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Tangen N.*, i c. 7,5 m Vand

fundet en Stenrøse med en mindste Dybde paa 4,5 m. Røsen har indenfor 6-m Kurven en Udstrækning af c. 40 m i N.—S. og c. 130 m i E.—W.

c. 600 m S. for ovennævnte Stenrøse er i 7 m Vand fundet en anden Stenrøse med c. 5,5 m Vand.

Sømærket *Tangen N.* vil blive flyttet fra sin nuværende Plads til et Sted uden for ovennævnte Stenrøser. Nærmere Meddelelse vil fremkomme.

(E. f. S. Nr. 40/1776 og 41/1822 1926. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 153.)

1657. Sverige. Kattegat. Böttö Fyr SW. t. S. Vrag.

(U. f. S. Nr. 37/3132. Stockholm 1927.)

Vraget af en tremastet Skonnert er sunket paa 57° 37' 24" N. 11° 41' 36" E., c. 2 Sm SW. t. S. for Böttö Fyr og i dette Fyrs Lysvinkel med hvidt Lys med En-Formørkelser. Vraget eftersøges.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1658. Danmark. Graaby. Skallingen Fyr forandres.

Den 28. September d. A. eller snarest derefter vil *Skallingen Fyr* paa 55° 27' 55" N. 8° 18' 46" E. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 15^s, Lys c. 10^s, Mørke c. 5^s. Samtidig vil Fyret blive forstærket saaledes, at Lysevnen bliver 16, 12 og 11 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys.

(E. f. S. Nr. 24/1043 1927. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 6.)

1659. England. Harwich. Shotley Spit. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 60. Trinity House, London 1927.)

Shotley Spit røde og hvide, vandret stribede Kugletønde paa 51° 57' 20" N. 1° 17' 32" E. er inddraget og erstattet med en rød og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, og som er udlagt i 4,2 m Vand c. 45 m E.-ligere, 0,735 Sm 1° fra *Harwich* gamle Forfyr.

(E. f. S. Nr. 34/1492 1927.)

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

1660. Kanalen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1599. London 1927.)

Den 11. September 1927. Vraggods med fremspringende Bom. c. 50° 27' N. 0° 23' W.

Den 12. September 1927. Vraggods. c. 50° 30' N. 1° 00' W., E. for *St. Catherine Point*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1661. Færøerne. Oplysning om Fyr.

1. *Porkere-Næs, Suderø, Vaag-Fjord.*

Paa SE.-Enden af *Porkere-Næs* paa 61° 29' (12") N. 6° 41' (43") W. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink c. 1/2^s, Mørke c. 2^s, Blink c. 1/2^s, Mørke c. 2^s, Blink c. 1/2^s, Mørke c. 9 1/2^s. Linseapparat af 6. Orden. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm. Et 2 1/2 m højt, firkantet Fyrhus med en rød, vandret Stribe. Fyret lyser fra Pejling 152° Farvandet rundt til Linien Fyret til *Stanganæs*. N. for *Frodebo-Nipen* kommer Fyret først frem i Pejlingen 166° og S. for *Rettertange* gaar Fyret i Skjul i Pejlingen 349°. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 28/1240 og 30/1332 1927. Kort Nr. 224, 208, 209, 239 og 263. Færøske Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 690 A.)

2. *Galgetange Ledefyr. Suderø. Trangisvaag.*

Bagfyret, der viser hvidt, fast Lys, er forstærket saaledes, at Lysevnen er 19 Sm. Linseapparat af 6. Orden. Fyret lyser kun kraftigt over en Vinkel paa 5° paa hver Side af Fyrlinien. 61° 32' (33") N. 6° 47' (33") W.

Forfyret, der staar 260 m 109° fra Bagfyret, viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s, Lys c. 2 1/2^s, Mørke c. 2 1/2^s. Linseapparat af 1. Orden. Lys-

evnen er 17, 13 og 12 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 267° til 282° . c. Rødt i Pejl. fra $293\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. 308° .

b. Hvidt i — - 282° - $293\frac{1}{2}^{\circ}$.

(E. f. S. Nr. 28/1241 1927. Kort Nr. 224, 208 og 209. Færøske Lods, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 692.)

3. *Store Dimon*.

Paa SW.-Pynten af *Store Dimon* paa $61^{\circ} 40'$ ($57''$) N. $6^{\circ} 45'$ ($05''$) W. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $4\frac{1}{2}^s$. Linseapparat af 6. Orden. Flammens Højde: c. 115 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm. Fyret lyser i Pejlinger fra 270° gennem 0° til c. 170° . Et hvidt, $2\frac{1}{2}$ m højt, firkantet Fyrhus med rød, vandret Stribe. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 28/1242 og 30/1332 1927. Kort Nr. 208, 209, 239 og 263. Færøske Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 694 B.)

4. *Slettenæs. Vaagø*.

Paa *Slettenæs* paa NE.-Pynten af *Vaagø* paa $62^{\circ} 09'$ ($33''$) N. $7^{\circ} 14'$ ($03''$) W. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 2^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 7^s . Linseapparat af 6. Orden. Flammens Højde: 60 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pejl. fra c. 107° til c. 273° . c. Hvidt i Pejl. fra c. 313° til c. 317° .

b. Grønt i — - c. 273° - c. 313° . d. Rødt i — - c. 317° - c. 332° .

Et hvidt, $2\frac{1}{2}$ m højt, firkantet Fyrhus med rød, vandret Stribe. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 33/1471 1927. Kort Nr. 208, 209, 239, 263 og 283. Færøske Lods, Side 54. Fyr-Fort. Nr. 720 B.)

5. *Kadlur. Kalsø*.

Paa N.-Enden af *Kalsø* ved *Kadlur* paa $62^{\circ} 22'$ ($12''$) N. $6^{\circ} 48'$ ($04''$) W. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $4\frac{1}{2}^s$. Linseapparat af 4. Orden. Flammens Højde: 240 m. Synsvidde og Lysevne: 13 Sm. Fyret, der er synligt i Pejlinger fra c. 10° til c. 312° , kan først ses med fuld Lysstyrke c. 4 Sm fra dets Plads. Fyret er i Skjul i indtil $1\frac{1}{8}$ Sm Afstand mellem Pejlinger fra c. 143° til c. 146° og i indtil 5 Sm Afstand mellem Pejlinger fra c. 237° til 241° . En hvid, $4\frac{1}{2}$ m høj, firkantet Fyrbygning med rød, vandret Stribe og graa Lanterne. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 30/1331 1927. Kort Nr. 208, 209, 239, 263 og 283. Færøske Lods, Side 72. Fyr-Fort. Nr. 714 A.)

1662. Frankrig. Gironde Floden Indløb. Passe Nord lukket for Skibsfarten.

(N. t. M. Nr. 1561. London 1927.)

Passe Nord, W. for *Pointe de la Coubre*, er lukket for Skibsfarten. Indtil videre Meddelelse fremkommer, skal Skibe løbe ind paa Floden ad *Passe du Matelier*.

Pointe de la Coubre: c. $45^{\circ} 41'$ N. $1^{\circ} 14'$ W.

(Se Tillæg.)

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

1663. Cuba S.-Kyst. Guantánamo Bugt. Grund udvidet sig.

(N. t. M. Nr. 1568. London 1927.)

Grunden ud for de to røde, faste Fyr paa Enden af Molen, c. $0\frac{15}{16}$ Sm SE. for *Corinaso Point* Fyr, har udvidet sig NW. efter. Dybden er $8\frac{5}{8}$ m paa c. $19^{\circ} 55'$ N. $75^{\circ} 09'$ W., $0\frac{12}{16}$ Sm 100° fra *Corinaso Point* Fyr.

1664. Grenada. Point Saline. Fyrs Synsvidde.

(N. t. M. Nr. 1590. London 1927.)

Point Saline Fyr paa c. $12^{\circ} 00'$ N. $61^{\circ} 48'$ W. har en Synsvidde paa 12 Sm.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1665. Spanien E.-Kyst. Isla Tabarca. Fyr forandret.

(A. a. l N. Nr. 34/876. Madrid 1927.)

Isla Tabarca Fyr paa $38^{\circ} 09' 42''$ N. $0^{\circ} 28' 12''$ W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $7\frac{5}{8}^s$, Blink $0\frac{5}{8}^s$, Mørke 1^s , Blink $0\frac{5}{8}^s$, Mørke 1^s , Blink $0\frac{5}{8}^s$, Mørke 4^s . Synsvidde: 12 Sm. Løvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 36/1602 1927.)

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

1666. Bugten ved Aden. Aden Havn. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1497. London 1927.)
Dybden i den gravede Kanal og Inderhavnen rapporteres at være fra 0,3 til 0,6 m, og paa flere Steder i Nærheden af *North Bank* i Inderhavnen 0,9 m mindre end angivet i Kortet.
Flint Island: c. 12° 48' N. 44° 59' E.
1667. Forindien W.-Kyst. Kanara Kyst. Kassergod Floden Indløb W. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1524. London 1927.)
Vraget af Dampskibet *Homestead* rapporteres at ligge sunket paa c. 12° 29½' N. 74° 54' E., c. 5¾ Sm W. for *Kassergod Fort*.
1668. Bengalske Bugt. Birma. Forrest Stræde. Kurrachee Rock. Baake opført.
(N. t. M. Nr. 1563. London 1927.)
Paa *Kurrachee Rock* paa 10° 37' 30" N. 98° 22' 50" E. er opført en hvid, rund, c. 2 m høj Baake.
1669. Malacca Stræde. Penang Havn. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.
(N. t. M. Nr. 1554. London 1927.)
Vraget, der ligger sunket paa c. 5° 25' N. 100° 21' E., 0,51 Sm 71° fra *Fort Cornwallis* Fyr, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 16,5 m. Vraglystønden er inddraget.
(E. f. S. Nr. 35/1562 1927.)
1670. Malacca Stræde. Penang Havn. South Channel. Ledebaaker opført.
(N. t. M. Nr. 1574. London 1927.)
Ledebaaker er opført, som følger:
a. En sort Pæl med sort- og hvidmalet Trekant paa c. 5° 20' N. 100° 21' E., 0,76 Sm 144½° fra den røde Fyrbaake Nr. 5.
b. En sort Pæl med sort- og hvidmalet, rund Skive, 0,31 Sm 44° fra a.
Baakerne a og b overet i Pejling 44° leder gennem den S.-lige Del af den gravede Kanal.
c. En sort Pæl med sortmalet Trekant, 1,5 Sm 181° fra rød Fyrbaake Nr. 5.
d. En sort Pæl med hvidmalet, rund Skive, 0,258 Sm 185° fra c.
Baakerne c og d overet i Pejling 185° leder gennem Hovedparten af den gravede Kanal.
Anm. Skibe, der stikker over 6,1 m, bør tage Lods, naar de ønsker at benytte *South Channel*.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1671. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Brunei. Tanjong Baram. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1562. London 1927.)
Tanjong Baram Fyr paa c. 4° 36' N. 113° 59' E., ved N.-Siden af Indløbet til *Sungi Baram*, viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrbygningen uforandret.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1672. Karantænebestemmelser.
(U. f. s. Nr. 37/3128. Stockholm 1927.)
Sverige. — *Cambodge* i *Bagindien* samt de Dele af *Bagindien*, der ikke tidligere har været erklæret smittet af Kolera, er erklæret smittet af Kolera.

Tillæg.

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

- 1673. Danmark. Smaalands-Farvandet. Helleholm-Flak. Pulle.**
En Pulle med 2,7 m Vand er fundet paa $55^{\circ} 10'$ ($42''$) N. $11^{\circ} 13'$ ($59''$) E.
(Kort Nr. 290, 221, 244, 251 og 279.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1674. Danmark. Kattegat. Isefjord. Hundested Havn. Fyr forandret.**
Det røde, faste Fyr paa Mellemhavnens N.-Moles Hoved er forandret til at vise hvidt, fast Lys.
Hundested Havn: c. $55^{\circ} 57',_9$ N. $11^{\circ} 51'$ E.
(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 198. Havne-Lods, Side 83. Fyr-Fort. Nr. 574.)
- 1675. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Indsejlingen til Horsens Havn. Ledebaaker opført til Forsøg. Topbetegnelse paa Baake forandret.**
1. For at lette og sikre Sejladsen gennem Sejlløbets yderste Del, er der forsøgsvis i Forlængelsen af Indsejlingslinien mod E. opstillet 2 Dagmærker, Trekanter paa Pæle, det ene paa *Sælgrund*, det andet paa *Borre-Knob*.
Borre-Knob: c. $55^{\circ} 50',_4$ N. $10^{\circ} 01',_6$ E.
2. Trekanten med Spidsen opad paa det hvide Dagmærke tæt bagved *Horsens* forreste Ledefyr er rødmalet.
Horsens Havn: c. $55^{\circ} 51',_4$ N. $9^{\circ} 52',_3$ E.
(Danske Lods, Side 177. Havne-Lods, Side 81. Fyr-Fort. Nr. 188 b. Søm.-Fort., Side 39, Nr. 7.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1676. Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Heimaey Havn. Fyr forandret. Advarsel. Trafiksignaler forandret.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
1. Fyret paa *Hringskermolens* Hoved paa $63^{\circ} 26'$ ($42''$) N. $20^{\circ} 15'$ ($53''$) W. viser nu hvidt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}$ s., Blink $\frac{1}{2}$ s., Mørke 1 s.
2. Man advares imod at gaa inden for Molerne ved *Heimaey* Havn med større Skibe ved Lavvande, og det maa fraraades alle, som ikke er kendt, at gaa derind uden Lods.
3. Til Vejledning for Skibe, som ønsker at ekspederes paa den ydre Havn eller at komme inden for Molerne (Lodsflag), vises Nationalflaget fra den høje Flagstang paa „Skansen“ umiddelbart inden for *Hringskermolen*. (Man advares imod at tage Fejl af de mange Flag af anden Art, som idelig benyttes som Vejledning for Befolkningen ved Fisketørringsarbejdet).
Signalerne er følgende:
2 Flag betyder: Der kan ikke arbejdes ved Havnen; gaa N. for Øen.
1 Flag betyder: Kom langsomt nærmere, Lodsens er undervejs.
1 Flag, som nedhales efter kort Tids Forløb (4—5 Minutter): Vent, hvor De er, gaa ikke nærmere.
(Kort Nr. 270 og 314. Islandske Lods, Side 188. Fyr-Fort. Nr. 726 og Tillæg Nr. 2.)
- 1677. Island E.-Kyst. Reydarfjördr. Eskifjördr. Mjóeyri Fyr forandret.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Mjóeyri Fyr paa $65^{\circ} 03'$ ($15''$) N. $13^{\circ} 59'$ ($50''$) W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink $0,5$ s., Mørke $4,5$ s. Brændetid: 15. Juli—1. Juni.
(Kort Nr. 287, 288, 270 og 214. Islandske Lods, Side 158. Fyr-Fort. Nr. 787.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 28. September 1927.

Nr. 39.

„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, 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.

1678. Sverige. Stockholm Skærgaard. Simpnäsklubb. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 38/3138. Stockholm 1927.)

Taagesignalet ved *Simpnäsklubb* Fyr paa $59^{\circ} 53' 38''$ N. $19^{\circ} 05' 03''$ E. er nu Et-Stød hver 30 s., Stød 3 s., Pause 27 s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 4/115 1927.)

1679. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Schepelev Fyrtaarn ommalet.

(N. f. S. Nr. 39/4220. Berlin 1927.)

Schepelev Fyrtaarn, der er rødmalet, er nu forsynet med 5 vandrette, hvide Bælter. c. $59^{\circ} 59'$ N. $29^{\circ} 09'$ E.

1680. Tyskland. Greifswalder Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 39/4216. Berlin 1927.)

Den hvide Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse og mærket *Zinnowitz-Bank S.*, som midlertidig var udlagt paa c. $54^{\circ} 05',7$ N. $13^{\circ} 58'$ E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/978 1927.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1681. Danmark. Kattegat. Tangen N. Sømærke flyttes.

I Løbet af den nærmeste Tid flyttes den hvide Stumpønde med 2 nedadvendte Koste *Tangen N.* til $56^{\circ} 39'$ ($28''$) N. $10^{\circ} 42'$ ($25''$) E.
(E. f. S. Nr. 38/1656 1927. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 153. Søm.-Fort, Side 28, Nr. 10.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1682. Nordsøen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1641. London 1927.)

Den 12. September 1927. Flydende Undervandshindring. c. $53^{\circ} 10'$ N. $3^{\circ} 35'$ E.
Den 17. September 1927. En flydende Skibsfartshindring af Jern. c. $54^{\circ} 10'$ N. $5^{\circ} 11'$ E., W. for *Borkum* Flak.

1683. Norge. Lofoten. Tenholmen. Malnes Fyr flyttet.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1927.)

Malnes Fyr paa c. $68^{\circ} 11',_3$ N. $14^{\circ} 04',_5$ E. er flyttet til *Søndre Leiholmen* paa $68^{\circ} 12' 07''$ N. $14^{\circ} 08' 29''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ paa Varden. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 26/1134 1927.)

1684. Norge. Aramsund. Fyr flyttet og atter tændt.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1927.)

Aramsund Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, er nu flyttet til *Bleka Varde* paa $62^{\circ} 12' 11''$ N. $5^{\circ} 29' 28''$ E. Synsvidde: $7,2$ Sm for hvidt, $4,5$ Sm for rødt og $3,8$ Sm for grønt Lys. Fyret er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 34/1490 1927.)

1685. Holland. Terschellingergronden. Tønder midlertidig udlagt.

(B. a. Z. Nr. 216/2414. s'Gravenhage 1927.)

NW. for *Terschellingergronden* er midlertidig udlagt 6 Tønder, hvoraf den W.-ligste ligger paa c. $53^{\circ} 28',_3$ N. $5^{\circ} 04',_5$ E. og den E.-ligste paa c. $53^{\circ} 32'$ N. $5^{\circ} 15',_5$ E. Den indbyrdes Afstand mellem de 6 Tønder er c. $1\frac{1}{2}$ Sm.

1686. Holland. Terschellingerbank Fyrskib midlertidig inddraget.

(B. a. Z. Nr. 220/2457. s'Gravenhage 1927.)

Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. $53^{\circ} 27'$ N. $4^{\circ} 47'$ E. er inddraget i Tiden fra den 28. September d. A. Kl. 0600 til den 29. September d. A. Kl. 1300.

1687. England. The Wash. Boston Bar. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1611. London 1927.)

En sort og hvid, vandret stribet Kugletønde med Stage med Diamant er udlagt paa c. $53^{\circ} 08'$ N. $0^{\circ} 24'$ E., ved N.-Spidsen af *Outer Knock Sands*, $2,18$ Sm $116\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *St. Matthew's Kirke, Skegness*.

(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1688. Frankrig. Seine Bugt. Le Havre. Vrag fjernet.**

(A. a. N. Nr. 36/1891. Paris 1927.)

Vraget, der laa sunket i $4,5$ m Vand paa c. $49^{\circ} 27'$ N. $0^{\circ} 02'$ E. er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

1689. England S.-Kyst. Drivende Mine.

(B. a. Z. Nr. 217/2427. 's-Gravenhage 1927.)

Den 16. September 1927. En drivende Mine er observeret paa c. $50^{\circ} 14'$ N. $3^{\circ} 25'$ W., c. 9 Sm E. for *Start Point*.

1690. Irland E.-Kyst. Lough Strangford Indløb. Pladdy Lug Rocks. Baake genopført.

(N. t. M. Nr. 1601. London 1927.)

Pladdy Lug Rocks røde Baake paa c. $54^{\circ} 20'$ N. $5^{\circ} 31'$ W., ved E.-Siden af *East Channel*, tæt W. for *Ballyquintin Point*, er genopført.

(E. f. S. Nr. 6/279 1925.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1691. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1641. London 1927.)

Den 22. September 1927. Bunden af et c. 18 m langt Træskib. c. $40^{\circ} 23'$ N. $37^{\circ} 15'$ W.

- 1692. Spanien N.-Kyst. Puerto de Castro Urdiales. Fyr forandret.**
 (A. a. l. N. Nr. 36/929. Madrid 1927.)
Castro Urdiales Fyr paa $43^{\circ} 23' 25''$ N. $3^{\circ} 14' 00''$ W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,3^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,3^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,3^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $6,9^s$. Synsvidde: 24 Sm. Iøvrigt uforandret.
 (E. f. S. Nr. 32/1408 1927.)
- 1693. Newfoundland NE.-Kyst. Cook Harbour. Fyr tændt.**
 (N. t. M. Nr. 1634. London 1927.)
 Tæt ved Midten af *Prosper Islet* og $0,045$ Sm 260° fra E.-Spidsen af Øen er paa c. $51^{\circ} 37'$ N. $55^{\circ} 51'$ W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 6,7 m. Hvidt, ottekantet Trætaarn med rød Lanterne.
- 1694. Newfoundland E.-Kyst. Notre Dame Bugt. Duck Island. Fyr tændt.**
 (N. t. M. Nr. 1612. London 1927.)
 Paa N.-Siden af *Duck Island* er paa $49^{\circ} 35' 42''$ N. $54^{\circ} 43' 00''$ W. tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 m. Hvidt, ottekantet Trætaarn.

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

- 1695. Haïti. Port au Prince. Lamentin Point Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 35/3335. Washington 1927.)
Lamentin Point tidligere Blinkfyr paa $18^{\circ} 33' 25''$ N. $72^{\circ} 24' 30''$ W. er erstattet af et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 32 m. Synsvidde: 15 Sm. Det nye Fyr er anbragt i det gamle Fyrtaarn og over det tidligere Fyr, der bibeholdes for eventuelt at tjene som Reservefyr. Fyret er ubevogtet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1696. Rusland. Sorte Hav. Sevastopol Anduvning. Trafikbestemmelser.**
 (N. t. M. Nr. 1617. London 1927.)
 E. f. S. Nr. 7/262 1927 annulleres og erstattes med:
 Skibe, bestemt til *Sevastopol*, skal anduve Skæringspunktet mellem *Inkerman* Ledefyrlinie og *Streletska* Bugt Baakelinie. Hvis der ikke er nogen Lods til Stede paa det Tidspunkt, Skibet ankommer, skal Skibet ankre eller fortsætte til en Plads c. $0,1$ Sm fra ovennævnte Skæringspunkt og afvente Lodsens Ankomst. c. $44^{\circ} 37'$ N. $33^{\circ} 29'$ E. Det er forbudt at løbe ind i Havnen om Natten.
- 1697. Marokko. Kap Tres Forcas Anduvning. Cala Tramontana. Fyr tændes.**
 (A. a. l. N. Nr. 35/906. Madrid 1927. B. a. Z. Nr. 212/2377. s'Gravenhage 1927.)
 I Løbet af den nærmeste Tid vil der paa c. $35^{\circ} 24',5$ N. $3^{\circ} 02'$ W., paa N.-Siden af *Cala Tramontana* paa *Ras Baraket*, blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s , Lys $3,4^s$, Mørke $2,5^s$, Lys $3,4^s$, Mørke $2,5^s$, Lys $0,7^s$, Mørke $2,5^s$. Flammens Højde: 49 m. Synsvidde: 13 Sm. Et cylindrisk Taarn, c. 4 m højt. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

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

- 1698. Røde Hav E.-Kyst. Jidda Anduvning. Mismari Reef. Baake ødelagt.**
 (N. t. M. Nr. 1618. London 1927.)
 Den midlertidige Baake paa SE.-Siden af *Mismari Reef* paa c. $21^{\circ} 19'$ N. $39^{\circ} 02'$ E. er ødelagt.

1699. Røde Hav W.-Kyst. Hind Kadam SE. Grund.

(N. t. M. Nr. 1619. London 1927.)

Dampskibet *Tregantle* rapporterer at have passeret henover en i Kortet ikke afsat Grund paa c. 19° 21' N. 37° 57' E., 3,5 Sm 131° fra *Hind Kadam* Fyr.

1700. Bengalske Bugt. Hooghly Floden Anduvning. Fyrskibet Intermediate flyttet.

(N. t. M. Nr. 1608. London 1927.)

Fyrskibet *Intermediate* er flyttet c. 3/4 Sm NW. efter til 21° 14' 34" N. 88° 12' 55" E.

1701. Malacca Stræde. Malacca Halvø. North Klang Stræde. Baake findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1589. London 1927.)

Baaken paa c. 3° 04' N. 101° 20' E., paa W.-Siden af Strædet, tæt SE. for *Tanjong Bakar* og c. 3 3/4 Sm N. for *Tanjong Sarang Lang* Fyr, findes ikke mere.

XI. Bekendtgørelser m. m.**1702. Storbritannien, N.-Irland samt Irske Fristat. Sommertid ophører.**

(N. t. M. Nr. 1610. London 1927.)

Storbritannien, N.-Irland samt *Irske Fristat* overgaar den 2. Oktober d. A. Kl. 0200 (G. M. T.) atter til Normaltid (G. M. T.).
(E. f. S. Nr. 14/544 1927.)

Tillæg.**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1703. Nordsøen. Vyl Fyrskib SSW. Vrag.**

Føreren af Motorskibet »*Jylland*» og Føreren af Motorskibet »*Louisiana*» rapporterer, at de den 25. September d. A. paa c. 55° 00' N. 7° 28' E. har passeret en Mastetop ragende c. 2 m over Vandet og antagelig fastsiddende i et Vrag.

Vraget vil blive eftersøgt.

1704. Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Anbringelse af Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal udsat.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 37/1642 1927 meddeles, at Anbringelsen af Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal ombord i Fyrskibet *Horns-Rev* paa 55° 33' (57") N. 7° 19' (45") E. foreløbig er udsat.

(E. f. S. Nr. 37/1642 1927. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 39.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 5. Oktober 1927.

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, 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.

1705. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Afmærkning midlertidig forandret.

(U. f. s. Nr. 39/3202. Stockholm 1927.)

Den sorte Tønde paa $56^{\circ} 09' 52''$ N. $15^{\circ} 36' 05''$ E., ved *Varvsgrundet*, er midlertidig ombyttet med en Krydsprik.

1706. Sverige. Kalmarsund. Dämman Fyr. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 39/3200. Stockholm 1927.)

Taagesignalet ved *Dämman* Fyr paa $57^{\circ} 03' 33''$ N. $16^{\circ} 40' 42''$ E. afgives nu med Tyfon, To-Stød hver 1^m , hvert Støds Varighed 3^s , Pause mellem Stødene 4^s . Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 2/38 1927.)

1707. Sverige E.-Kyst. Bussan Fyr. Oplysning om Lysvinkel.

(U. f. s. Nr. 39/3199. Stockholm 1927.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 28/1196 1927 meddeles, at den røde Lysvinkel mod NE. i *Bussan* Fyr paa $57^{\circ} 39' 34''$ N. $16^{\circ} 46' 08''$ E. ligger mellem Pejlingerne 232° og 247° . Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 28/1196 1927.)

1708. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Karlshamns Udd Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 26/428. Helsingfors 1927.)

Karlshamns Udd Fyr paa $59^{\circ} 59' 22''$ N. $24^{\circ} 20' 33''$ E., der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , lyser nu, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. 315° til c. 320° . | 6. Rødt i Pejl. fra c. 12° til c. 43° . |
| 2. Hvidt i — - c. 320° - c. 328° . | 7. Grønt i — - c. 43° - c. 118° . |
| 3. Rødt i — - c. 328° - c. 335° . | 8. Hvidt i — - c. 118° - c. 122° . |
| 4. Grønt i — - c. 335° - c. 353° . | 9. Rødt i — - c. 122° - c. 139° . |
| 5. Hvidt i — - c. 353° - c. 12° . | |

(Kort Nr. 276.)

1709. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Likgrund. Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 26/425. Helsingfors 1927.)

Likgrund Fyr paa $60^{\circ} 08' 55''$ N. $24^{\circ} 55' 18''$ E. lyser nu, som følger:

- | | |
|----------------------------------|--|
| 1. Rødt Et-Blink | i Pejl. fra c. 7° til c. 40° . |
| 2. Grønt — | — - c. 40° - c. 66° . |
| 3. Afvekslende hvidt og rødt Lys | — - c. 66° - c. 85° . |

4. Rødt Et-Blink	—	-	c. 85°	-	c. 94°.
5. Grønt	—	-	c. 94°	-	c. 114°.
6. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 114°	-	c. 121°.
7. Rødt Et-Blink	—	-	c. 121°	-	c. 136°.
8. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 136°	-	c. 162°.
9. Rødt Et-Blink	—	-	c. 162°	-	c. 166°.
10. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 166°	-	c. 211°.
11. Mørke	—	-	c. 211°	-	c. 256°.
12. Grønt Et-Blink	—	-	c. 256°	-	c. 285°.
13. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 285°	-	c. 290°.
14. Rødt Et-Blink	—	-	c. 290°	-	c. 306°.
15. Grønt	—	-	c. 306°	-	c. 323°.
16. Rødt	—	-	c. 323°	-	c. 330°.
17. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 330°	-	c. 7°.

(Kort Nr. 276.)

1710. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sandholm Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 26/426. Helsingfors 1927.)

Sandholm Fyr paa 60° 09' 20" N. 24° 55' 20" E. lyser nu, som følger:

1. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejll. fra	c. 156°	til	c. 250°.
2. Grønt Et-Blink	—	-	c. 250° - c. 305°.
3. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 305° - c. 307°.
4. Rødt Et-Blink	—	-	c. 307° - c. 353°.
5. Grønt	—	-	c. 353° - c. 13°.
6. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 13° - c. 23°.
7. Rødt Et-Blink	—	-	c. 23° - c. 60°.

(Kort Nr. 276.)

1711. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Väster Svartö Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 26/427. Helsingfors 1927.)

Väster Svartö Fyr paa 60° 08' 47" N. 24° 58' 28" E. lyser nu, som følger:

1. Grønt Et-Blink	i Pejll. fra	c. 325°	til	c. 334°.	
2. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 334°	-	c. 349°.
3. Rødt Et-Blink	—	-	c. 349°	-	c. 35°.
4. Grønt	—	-	c. 35°	-	c. 65°.
5. Afvekslende hvidt og rødt Lys	—	-	c. 65°	-	c. 78°.
6. Rødt Et-Blink	—	-	c. 78°	-	c. 138°.

(Kort Nr. 276.)

1712. Finland. Finske Bugt. Viborg Skærgaard. Papinniemi Fyr midlertidig slukket.

(U. f. S. Nr. 26/436. Helsingfors 1927.)

Papinniemi Fyr paa c. 60° 42' N. 28° 43' E. er for Tiden slukket.

1713. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Oplysning om Lystønder.

(N. f. S. Nr. 40/1329. Berlin 1927.)

1. Den røde Lystønde, der viser rødt Et-Blink, paa 59° 59' 21" N. 29° 41' 28" E. er flyttet til 59° 59' 13" N. 29° 41' 37" E.

2. Følgende Lystønder er udlagt i Nærheden af *Kronstadt* Ledefyrlinie:

a. Paa S. Siden af Farvandet, en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, paa 60° 00' 23" N. 29° 33' 30" E.

b. Paa N.-Siden af Farvandet, en Lystønde, der viser rødt Et-Blink, paa 60° 00' 30" N. 29° 33' 34" E.

(Kort Nr. 277.)

1714. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Forbud mod Ankring. Oplysning om Ledefyrlinie.

(N. f. S. Nr. 39/4221. Berlin 1927.)

1. Det er forbudt Sejlskibe at ankre i Nærheden af Ledefyrlinierne saavel paa *Kronstadt* lille som store Red.

Kronstadt: c. 59° 59' N. 29° 46' E.

2. Ledefyrene til den lille Handelshavn paa c. 59° 59' N. 29° 45' E. er nu overet i Pejling 91° 17'.

(Kort Nr. 277.)

- 1715. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Vrag afmærket. Sømærker inddraget.**
(N. f. S. Nr. 40/4330. Berlin 1927.)
1. Vragrester, hvorover mindste Dybde er 0,6 m Vand, er fundet paa den E.-lige Red paa c. 59° 58',7 N. 29° 48',3 E. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt som Afmærkning for Vraget.
 2. De 2 hvid- og rødmaledede Spirtønder med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa henholdsvis 59° 58',8 N. 29° 48',3 E. og 59° 58',6 N. 29° 48',1 E. er inddraget.
(Kort Nr. 277.)
- 1716. Rusland. Finske Bugt. Koporia-Bugt. Dolgoi-Nos (Ustinskoi Pynt). Fyr tændt. Baake fjernet.**
(N. f. S. Nr. 39/4223. Berlin 1927.)
1. Paa *Dolgoi-Nos* er paa 59° 54' 47" N. 28° 59' 25" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5,5^s. En 14 m høj, hvidmalet, firesidig, afstumpet pyramideformet Baake med en sortmalet, lodret Stribe paa hver Side.
 2. Baaken, der tidligere fandtes i Nærheden af ovennævnte Plads, er fjernet.
(Kort Nr. 277.)
- 1717. Rusland. Finske Bugt. Luga-Bugt. Oplysning om Kolganpja Fyr.**
(N. f. S. Nr. 39/4224. Berlin 1927.)
- Kolganpja* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 20^s, Blink 3^s, Mørke 17^s, er atter tændt. Fyret er anbragt paa en 14,5 m høj, hvidmalet, firesidig, afstumpet pyramideformet Baake med en sortmalet, lodret Stribe paa hver Side. c. 59° 50',9 N. 28° 32',7 E.
(E. f. S. Nr. 14/517 1927.)
- 1718. Rusland. Finske Bugt. Schepelev Fyr SW. Forbud mod Ankring.**
(U. f. S. Nr. 36/3212. Stockholm 1927.)
- Der er udstedt Forbud for alle Skibe uden Undtagelse mod at ankre inden for et Omraade, som ligger 0,1 Sm paa hver Side af Forbindelseslinien mellem *Ossinov* Pynt paa c. 59° 57',9 N. 29° 05',3 E. og Grunden *Prijimova* paa c. 59° 59',3 N. 29° 05',3 E. og strækker sig 1,2 Sm N. efter fra *Ossinov* Pynt.
- 1719. Tyskland. Femern. Staberhuk Fyr. Grøn Lysvinkel indlægges.**
(N. f. S. Nr. 39/4312. Berlin 1927.)
- Som Tværmærke for Anduvningen af det E.-lige Indløb til *Femersund* gravede Rende vil der sandsynligvis i sidste Halvdel af Oktober d. A. blive indlagt en grøn Lysvinkel i *Staberhuk* Fyr paa c. 54° 24' N. 11° 19' E. Den grønne Lysvinkel bliver synlig mellem Pejlingerne c. 63° 30' og c. 71° 30'.
(Kort Nr. 292, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 398.)

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

- 1720. Sverige. Sundet. Kulla Gunnarstorp W. Oplysning om Vrag.**
(U. f. S. Nr. 39/3220. Stockholm 1927.)
- Vraget af Galeasen, der laa sunket i 8 m Vand paa 56° 06' 32" N. 12° 35' 50" E., er af Sø og Strøm ført nærmere mod Land og ligger nu i 6 m Vand paa 56° 06' 30" N. 12° 36' 15" E. Tæt indenfor Vraget er Landgrunden stærkt opgaaende. Vraget er delvis sønderslaaet og Masterne afbrækket, hvorfor der om Natten ikke mere kan anbringes en klar Lanterne paa Vraget. Kun en Mastestump rager over Vandet. Den udlagte Vrag-prik med 1 grønt Flag er flyttet saaledes, at den nu ligger c. 30 m W. for Vragets nye Plads.
(E. f. S. Nr. 37/1613 1927.)
- 1721. Danmark. Store-Bælt. Reersø Fiskerfyr forandres.**
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Reersø* hvide, faste Fiskerfyr paa 55° 30' (45") N. 11° 05' (39") E. uden nærmere Meddelelse blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm.
(Kort Nr. 220, 251 og 278. Danske Lods, Side 303. Fyr-Fort. Nr. 315.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1722. Sverige. Kattegat. Fladen. Hovedfyrsbib atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 39/3221. Stockholm 1927.)

Fyrsbibet *Fladen* er atter udlagt paa Station paa c. 57° 13' N. 11° 51' E. og Reservefyrsbibet inddraget. Taagesignal med Luftmembran, Signalering med Undervandslydsender og Radiotaagesignal afgives atter normalt.

(E. f. S. Nr. 27/1171 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1723. Nordsøen. Vyl Fyrsbib SSW. Vrag forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/1703 1927 meddeles, at den deri omtalte Mastetop, sandsynligvis fastsiddende i et Vrag, paa c. 55° 00' N. 7° 28' E., forgæves er eftersøgt, hvorfor det maa antages, at det har været drivende Vraggods.

(E. f. S. Nr. 39/1703 1927.)

1724. Tyskland. Sild. Lister-Dyb. Oplysning om Grænsebaaker.

(N. f. S. Nr. 39/4230. Berlin 1927.)

1. Grænsebaaken paa 55° 02' 39" N. 8° 27' 13" E. er flyttet til 55° 02' 42",₃ N. 8° 27' 9",₆ E. og har faaet Betegnelsen 5 a.

2. Følgende Grænsebaaker er flyttet:

a. Bagbaaken med Trekant med Spidsen nedad til 55° 02' 47",₈ N. 8° 23' 48",₇ E. med Betegnelsen 4 a.

b. Forbaaken med Trekant med Spidsen opad til 55° 02' 46",₃ N. 8° 23' 52",₁ E. med Betegnelsen 4 b.

Baakerne er overet i Pejling 126°₅.

(Kort Nr. 295 og 245.)

1725. Tyskland. Elben. Fyrsbibet Elbe 4 midlertidig ombyttet. Fyrsbib forandres.

(N. f. S. Nr. 39/4232. Berlin 1927.)

1. Fyrsbibet *Elbe 4 Bürgermeister Kirchenpauer* paa c. 53° 57' N. 8° 40' E. er midlertidig inddraget og erstattet med Reservefyrsbibet *Neptun*, der har samme Fyrkarakter og Taagesignal som Hovedfyrsbibet.

2. I Løbet af Efteraaret 1927 vil Fyrsbibet *Elbe 4* faa installeret et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 36 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., Blink 2 s., Mørke 16 s.

Samtidig installeres en Nautophon, hvormed der skal afgives Taagesignal bestaaende af Fire-Tone hver 1^m. 12 s., Tone 4 s., Pause 8 s., Tone 4 s., Pause 8 s., Tone 4 s., Pause 8 s., Tone 4 s., Pause 32 s.

Hovedfyrsbibet genudlægges sandsynligvis paa Station i November d. A.

1726. Tyskland. Weser Anduvning. Vrag.

(N. f. S. Nr. 40/4458. Berlin 1927.)

Vraget af Fiskerdamperen *Nobiskrug* er sunket i 33 m Vand paa c. 53° 59' N. 7° 47' E.

1727. Holland. Terschellingerbank Fyrsbib atter udlagt.

(B. a. Z. Nr. 226/2525. s'Gravenhage 1927.)

Fyrsbibet *Terschellingerbank* paa c. 53° 27' N. 4° 47' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 39/1686 1927.)

1728. England. Themsen Anduvning. Margate Sand udvidet sig.

(N. t. M. Nr. 1663. London 1927.)

Den NE.-lige Ende af *Margate Sand* har udvidet sig NE. efter og er ikke mere, som angivet i Kortene.

Margate Sand Baake: c. 51° 27' N. 1° 20' E.

1729. **England. Harwich. Uddybnings- og Dykkerarbejder ophørt.**
 (N. t. M. Nr. 1662. London 1927.)
 Uddybnings- og Dykkerarbejderne i Hovedløbet mellem *Landguard Point* og *Harwich* er ophørt.
Landguard Point: c. 51° 56' N. 1° 19' E.
 (E. f. S. Nr. 20/843 1927.)
 (Se Tillæg.)

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

1730. **Frankrig. Kap Gris Nez. Radiotaagesignal forandret.**
 (B. a. Z. Nr. 208/2325. 's-Gravenhage 1927.)
 Radiotaagesignalet ved *Kap Gris Nez* paa 50° 52' 10" N. 1° 35' 04" E. er forandret og er nu, som følger:
 Bogstavet G 3 Gange (— — . — — . — — .) i 10 s.
 En Serie Streger (— — — —) i 30 s.
 Bogstavet G 3 Gange (— — . — — . — — .) i 10 s.
 Pause i 10 s.
 Signalet afgives ved det 0., 10., 20., 30., 40. og 50. Minut af hver Time og gives 4 Gange efter hinanden.
 (E. f. S. Nr. 10/513 1924.)
1731. **Frankrig. Boulogne. Radiotaagesignal til Forsøg.**
 (N. t. M. Nr. 1558. London 1927.)
 Fra Fyret paa W.-Siden af Indløbet til *Avant Port* og c. 0,8 Sm E. for det hvide Fyr med En-Formørkelser paa *Carnot* Bølgebryder afgives til Forsøg et Radiotaagesignal med Bølgelængde 1000 m (Tone 800 Svingninger pr. Sek.). Signalet, der har en Rækkevidde af 50 Sm, afgives, som følger: Bogstavet B 4 Gange (— . . . — . . . — . . .), en Serie Streger (— — — —), Bogstavet B 4 Gange (— . . . — . . . — . . . — . . .), Pause. c. 50° 44' N. 1° 35' E.
1732. **England W.-Kyst. Bristol Kanal. Porlock Ankerplads. Vrag uskadelliggjort.**
Vragafmærkning inddraget.
 (N. t. M. Nr. 1645. London 1927.)
 Vraget af „*Morning Star*“, der ligger sunket paa c. 51° 14' N. 3° 39' W., c. 0,7 Sm NW. for *Gore Point*, er uskadelliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 16 m. Vragafmærkningen er inddraget.
1733. **Irland W.-Kyst. Broadhaven Bugt Anduvning. Eagle Island. Fyr og Taagesignal forandret.**
 (U. f. s. Nr. 39/3262. Stockholm 1927.)
Eagle Island Fyr paa c. 54° 17' N. 10° 05' W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10 s. Taagesignalet afgives med Diaphon, Tre-Stød hver 1^m, Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 50 s.
 (E. f. S. Nr. 47/2144 1926.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1734. **Spanien N.-Kyst. Ria de Santoña Indløb. Punta del Caballo. Fyr forandret.**
 (A. a. l. N. Nr. 37/961. Madrid 1927.)
Punta del Caballo Fyr paa 43° 27' 10" N. 3° 26' 40" W. viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 14 s., Lys 5 s., Mørke 1,5 s., Lys 1 s., Mørke 1,5 s., Lys 1 s., Mørke 1,5 s., Lys 1 s., Mørke 1,5 s. Synsvidde: 16 Sm.
 (E. f. S. Nr. 36/1596 1927.)

1735. Newfoundland. Belle Isle Stræde. Cooks Harbor. Fyrs Plads.

(N. t. M. Nr. 37/3496. Washington 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/1600 1927 meddeles, at det deri omtalte Blinkfyr ligger paa $51^{\circ} 36' 28''$ N. $55^{\circ} 50' 03''$ W.
(E. f. S. Nr. 36/1600 1927.)

1736. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Sakonnet Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 37/3503. Washington 1927.)

Sakonnet Fyr paa c. $41^{\circ} 27'$ N. $71^{\circ} 12'$ W. viser nu hvidt, fast Lys med rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 1^m , hvidt Lys 30^s , Mørke $3,7^s$, rødt Blink $2,5^s$, Mørke $7,5^s$, rødt Blink $2,5^s$, Mørke $7,5^s$, rødt Blink $2,5^s$, Mørke $3,8^s$.
(Se Tillæg.)

VII Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1737. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 37/3524. Washington 1927.)

Ved den sidst foretagne Opmaaling den 30. Juni d. A. fandtes følgende Dybder: I *South Pass* $9,14$ m (30 ft.) og i *Southwest Pass* $10,67$ m (35 ft.).
(E. f. S. Nr. 19/734 1927.)

1738. Britisk Honduras. Chetumal Bugt. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 36/3426. Washington 1927.)

1. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $1,5^s$, er tændt paa c. $17^{\circ} 56'$ N. $88^{\circ} 08'$ W., c. $3\frac{1}{2}$ Sm SE. for *Bulk Head*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Et c. $6\frac{1}{2}$ m højt, rødt Tremmeværkstaarn.
2. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er tændt paa c. $18^{\circ} 21'$ N. $88^{\circ} 05'$ W., c. $3\frac{1}{4}$ Sm E. for *Rocky Point*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Et c. $6\frac{1}{2}$ m højt, rødt Tremmeværkstaarn.
3. Det hvide, faste Fyr paa c. $18^{\circ} 21'$ N. $88^{\circ} 08'$ W., paa Revet, der i NE.-lig Retning strækker sig ud fra *Rocky Point*, er nedlagt.

1739. Haïti. Port au Prince Bugt. Arcadins Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 37/3527. Washington 1927.)

Arcadins Fyr paa c. $18^{\circ} 48'$ N. $72^{\circ} 39'$ W. viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvis Fyret kommer i Uorden, tændes det tidligere hvide, faste Fyr til Erstatning.
(E. f. S. Nr. 16/648 1927.)

1740. Haïti. Kap Haïtien Havn. Grunde.

(N. t. M. Nr. 36/3427. Washington 1927.)

1. En Grund med en mindste Dybde af $4,8$ m er fundet paa c. $19^{\circ} 46\frac{1}{2}'$ N. $72^{\circ} 11'$ W., $1,3$ Sm $147\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Picolet Point Fyr*.
2. Revet paa E.-Siden af Havnen lige overfor *Le Grand Mouton* strækker sig længere mod W. end angivet i Kortet.

1741. Curaçao. Caracas Bugt. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 37/3528. Washington 1927.)

En hvid Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, er forsøgsvis udlagt paa $12^{\circ} 04' 50''$ N. $68^{\circ} 52' 00''$ W., c. 15 m S. for *Leeward Point*. Synsvidde: 6 Sm.

1742. Brasilien. Port Maccio Anduvning. Peixe Pao Shoal Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 37/3530. Washington 1927.)

Peixe Pao Shoal Lystønde paa c. $9^{\circ} 41\frac{1}{2}'$ S. $35^{\circ} 44\frac{1}{2}'$ W. viser nu rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.

1743. Chile. Port Lebu. Tucapel Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 38/3619. Washington 1927.)

Tucapel Point Fyr paa c. 37° 37' S. 73° 42' W. viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,4^s, Mørke 4,6^s. Fyret er ubevogtet. Iøvrigt uforandret.**1744. Chile. Concepcion Bay. Cerro Verde Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 38/3622. Washington 1927.)

Cerro Verde Fyr paa c. 36° 43' S. 73° 00' W. viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,4^s, Mørke 4,6^s. Fyret lyser, som følger: Hvidt i Pejlinger fra 96° til 172°, iøvrigt rødt.

(E. f. S. Nr. 37/1637 1927.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1745. Sardinien E.-Kyst. Kap Ceraso N. Lystønde forandret.**

(A. a. N. Nr. 216/421. Genua 1927.)

Den røde Lystønde paa c. 40° 55' N. 9° 39' E., N. for Grunden, der strækker sig ud fra Kap *Ceraso*, viser nu rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****1746. Sunda Øerne. Borneo NE.-Kyst. Taganak Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1646. London 1927.)

Taganak Fyr paa c. 6° 05' N. 118° 19' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 4,5^s, Mørke 25,5^s.**XI. Bekendtgørelser m. m.****1747. Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.**

(N. t. M. Nr. 1603. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/272 1927 meddeles, at følgende nye Stormvarselstationer er oprettet:

England S.-Kyst: *Fairlight*.*Irland* N.- og E.-Kyst: *Torr Head*, *Bangor*, *Ballywalter*, *Killough* og *Kilkeel*.*Irland* S.- og W.-Kyst: *Galway*.

(E. f. S. Nr. 7/272 1927.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.*England:*

- R 3114 Japan. — Moji and Shimonoseki ko.
 R 608 Africa, West Coast. — River Gambia entrance.
 R 1859 Bristol Channel. — King road.
 R 3205 Antarctic Ocean. — South Shetlands and adjoining islands and lands.
 T Supplement No. 5 to North Sea Pilot, Part I.
 T Supplement No. 4 to North Sea Pilot, Part III.
 T Supplement No. 1 to Japan Pilot, Vol. I.
 R D 6 The World. — Time Zone chart.
 T Supplement No. 1 to Baltic Pilot, Vol. I.
 T Supplement No. 5 to Africa Pilot, Part II.

Tyskland:

- N 49 Nordsee, Mündungen der Jade, Weser und Elbe.
 R 94 Ostsee, Kurisches Haff, Nördlicher Teil.
 R 44 S Die Nordsee, Südblatt.
 R 114 Ostsee, Küste von Pommern, Arkona bis Funkenhagen.

Tillæg.

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

1748. Sverige. Sundet. Hveen NW. Sømærke bortdrevet.

(Meddelelse fra Føreren af Dampskibet „Bellona“.)

Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 55'$ ($08''$) N. $12^{\circ} 39'$ ($36''$) E., NW. for *Hveen*, er bortdrevet.

1749. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Tolke-Dyb. Gamle-Tolk N. Sømærke bortdrevet.

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Gamle-Tolk N.*, paa $54^{\circ} 51'$ ($40''$) N. $12^{\circ} 11'$ ($01''$) E. er bortdrevet. Sømærket vil snarest atter blive udlagt paa Plads.

1750. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.

Ved Opmaalingen den 30. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,5$ m i E.-Siden af Renden, $6,5$ m i Midten af Renden og $5,7$ m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 35/1535 1927.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1751. Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib. Radiotaagesignal oprettes.

I Løbet af November d. A. vil der ombord i Fyrskibet *Anholt-Knob* paa c. $56^{\circ} 46'$ N. $11^{\circ} 52'$ E. blive installeret et Radiotaagesignal med Tonegnistsender. Signalet bliver Bogstaverne A K A K (. — — . — — . — — . — —) efterfulgt af 10 Streger hver 6^m . Bølgelængde: 950 m. Tonehøjde: 1000 Svingninger pr. Sek. Rækkevidde: c. 30 Sm.
(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 212. Fyr-Fort. Nr. 113.)

1752. Danmark. Kattegat. Als-Odde N. Als-Rev. Sømærke bortdrevet.

Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Als-Rev*, paa $56^{\circ} 44'$ ($24''$) N. $10^{\circ} 22'$ ($06''$) E. er bortdrevet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt som Erstatning.

1753. Sverige. Kattegat. Lille-Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)

Lys- og Fløjtetønden *Lille-Middelgrund* paa c. $56^{\circ} 57'$ N. $11^{\circ} 58'$ E. er for Tiden slukket.

1754. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Afmærkning i Uorden.

Afmærkningen i *Thyborøn-Kanal* er en Del i Uorden, men vil blive rettet og eftersat, saasnart Forholdene tillader.

a. Lystønden *Thyborøn-Kanal Nr. 1* er bortdrevet.

b. Lystønden *Thyborøn-Kanal Nr. 2* er slukket.

c. Lystønden *Sælhundeholm-Løb Nr. 3* er drevet fra Station.

c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 13'$ E.

1755. Skagerrak. Drivende Vrag.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)

Den 4. Oktober 1927. Vraget af en forladt Fiskerkutter paa c. $57^{\circ} 00'$ N. $7^{\circ} 50'$ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1756. Danmark. Lys- og Fløjtetønden Thyborøn drevet.

Lys- og Fløjtetønden *Thyborøn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er drevet lidt N. efter, men vil atter blive bragt paa Plads, saasnart Forholdene tillader.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

1926

- 12/577 *Wustrow NW. Vraget af Motorskonnert „Gaarden“.*
46/2127 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sømærker udlagt til Forsøg.*
48/2183 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Midlertidigt Fyr tændt.*

1927

- 11/406 *Finland. Åbo Skærgaard. Fyr midlertidig slukket.*
15/557 } *Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder.*
16/614 } *Advarsel. Fyr holdes midlertidigt slukket.*
16/602 *Sverige. Öland W-Kyst. Stora Rör. Havnefyr midlertidig borttaget.*
16/603 *Sverige. Gotland NE.-Kyst. Bungenäs. Nyt Fyr tændes.*
16/616 *Rusland. Finske Bugt. Seiskari N. Vrag.*
18/703 *Sverige. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
18/711 *Finland. Ålands Skærgaard. Fyrskibet Storbrotten. Oplysning om Taagesignal.*
25/1084 *Tyskland. Rügen E. Stubbenkammer. Afmærkning forandres.*
27/1157 *Estland. Finske Bugt. Vulfö NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt til Forsøg.*
27/1158 *Estland. Finske Bugt. Reväl-Bugt. Skydeøvelser.*
28/1200 *Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib forandres.*
29/1250 *Tyskland. Kieler-Fjord. Stollergrund. Skydeskive udlagt. Advarsel.*
33/1439 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarm Fyr forandres.*
36/1585 *Polen. Danzig Bugt. Hela. Fyr forandres.*

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

1926

- 16/743 *Danmark. Sundet. København. Nordre Toldbod. Ny Kajmur. Midlt. Afm.*
22/992 *Sverige. Sundet. Skanör. Indsejlingsrende. Dybde aftaget.*
33/1482 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Udvidelsesarbejder. Midlt. Fyrbelysning.*
42/1877 *Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod Stenfiskeri.*

1927

- 1/16 *Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke udlagt.*
2/67 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Afmærkning midlertidig fjernet.*
8/286 *Danmark. Sundet. Lous-Flak. Vrag forgæves eftersøgt.*
8/313 } *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrskibet Drogden flyttet midlertidigt. Midlertidig Afmærkning. Signal fra Uddybningsmaskinen.*
36/1588 } *Danmark. Sundet. Drogden. Sønder-Dyb. Afmærkning ved Losseplads. Advarsel.*
9/359 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
14/524 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
34/1484 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
15/565 *Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Avernakø W. Vrag.*
24/1030 *Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort Fyr. Taagesignal forandres.*
24/1037 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Taksensand Fyr forandres.*
28/1203 *Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Oplysninger om Vrag.*
37/1615 *Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Rammingsarbejder. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1926

- 33/1435 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev. Vrag af Motorsmakke „Agra“.*
36/1620 *Danmark. Kattegat. Læsø-Trindal Fyrskib. Fyr tændes forsøgsvis i diset Vejr.*

1926

- 39/1719 Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund S. Gennemsejlingsaa bning i Jernbanebro flyttes.
 47/2172 Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Vrag.
 49/2235 Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Ebbelykke-Rev W. Vrag.

1927

- 2/69 Danmark. Kattegat. Skagen. Lodsdamper inddraget.
 4/150 Danmark. Kattegat. Aarhus. Havnemole forlænges. Særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny Havnemole under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 8/289 Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund. Jernbanebro under Ombygning. Advarsel.
 11/437 Danmark. Kattegat. Søby Havn. Fyr midlertidig slukket.
 14/546 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.
 18/720 Sverige. Kattegat. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 20/838 Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Fyrene Lilla Varholmen, Hällsö og Stuvö forandres.
 40/1751 Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib. Radiotaagesignal oprettes.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1926

- 41/1836 England. Humber. Skibsfartshindring.

1927

- 6/217 Norge. Lister. Brekneholmen Fyr ødelagt.
 17/682 England E.-Kyst. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 20/847 Skotland. Munden af Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.
 24/1042 Danmark. Horns-Rev Fyrskib. Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbringes.
 24/1046 Skotland. Rattray Head. Taagesignal midlertidig upaalideligt.
 29/1271 Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib flyttes.
 29/1272 Tyskland. Elben. Afmærkning forandres.
 32/1398 Holland. Texel. Eierland. Fyr forandres.
 35/1550 England. Themsen Munding. Galloper Fyrskib. Taagesignal forandres.
 35/1552 England. The Woud og Haisborough Gat. Fyrbelysning forandres.
 35/1553 England. Smith's Knoll og South Scroby. Afmærkning forandres midlertidig.

Island og Færøerne.

1926

- 23/1044 Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Ny Mole opføres. Uddybning.
 32/1423 Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Midlertidigt Fyr tændt.

1927

- 22/948 Island S.-Kyst. Dyrhólaey (Portland). Nyt Fyr opføres.
 32/1404 Island W.-Kyst. Faxaflói. Gerdartangi Fyr forandres.
 32/1406 Island E.-Kyst. Ædarsteinn Fyr forandres.
 32/1407 Island E.-Kyst. Hornafjördr. Hvanney Fyr forandres.
 36/1609 Island W.-Kyst. Faxaflói. Oplysning om Vrag. Fyr midlertidig forandret. Sejlansvisning.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 12. Oktober 1927.

Nr. 41.

„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
aarligen 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 Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1757. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib N. Grund.
(U. f. s. Nr. 40/3305. Stockholm 1927.)
En hidtil ukendt Grund med 17 m Vand er fundet paa $59^{\circ} 09' 20''$ N. $19^{\circ} 08' 00''$ E.
(Kort Nr. 268.)
1758. Finland. Bottniske Bugt. Pohjantähti. Baake atter opført.
(U. f. s. Nr. 27/443 Helsingfors 1927.)
Pohjantähti Baake paa $65^{\circ} 37' 30''$ N. $24^{\circ} 22' 27''$ E. er atter opført og i Orden.
(E. f. S. Nr. 31/1354 1927.)
1759. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Hamngrund Fyr forandret.
(U. f. S. Nr. 27/437. Helsingfors 1927.)
Hamngrund Fyr paa $60^{\circ} 06' 18''$ N. $24^{\circ} 55' 08''$ E. lyser nu, som følger:
1. Grønt Et-Blink i Pej. fra c. 61° til c. 71° .
2. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pej. fra c. 71° til c. 77° .
3. Rødt Et-Blink i Pej. fra c. 77° til c. 106° .
(Kort Nr. 276.)
1760. Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder. Signaler fra Uddybningsmaskiner.
(U. f. S. Nr. 27/446. Helsingfors 1927.)
Opmærksomheden henledes paa, at der stadig er Uddybningsarbejder i Gang i *Trångsund*. For at undgaa Beskadigelser af Uddybningsmaskinerne viser disse nedenævnte internationale Signaler paa den Side af Maskinerne, hvor Passage skal finde Sted:
Om Dagen: 2 sorte Balloner lodret for hinanden.
Om Natten: 2 røde Lanterner lodret for hinanden.
Trångsund: c. $60^{\circ} 37'$ N. $28^{\circ} 34'$ E.
(E. f. S. Nr. 15/557 1927.)
1761. Letland. Lyserort N. Grunde findes ikke.
(N. f. S. Nr. 41/4475. Berlin 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/1653 1927 meddeles, at de deri nævnte to Grunde med henholdsvis $5,5$ m Vand c. $4,9$ Sm 7° fra *Lyserort* Fyr og $3,2$ m Vand c. $2,8$ Sm 7° fra *Lyserort* Fyr ikke findes. Dybderne de to Steder er henholdsvis $15,5$ m og $13,5$ m.
Lyserort Fyr: c. $57^{\circ} 34'$ N. $21^{\circ} 43'$ E.
(E. f. S. Nr. 38/1653 1927. Kort. Nr. 268.)

1762. Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Fyr slukket.
(N. f. S. Nr. 41/4465. Berlin 1927.)
Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af Kurhusbroen paa 54° 31' 14" N. 18° 33' 20" E. er slukket.
(E. f. S. Nr. 33/1444 1927.)

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

1763. Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(U. f. s. Nr. 40/3311. Stockholm 1927.)
Fyrskibet *Svinbådan* paa c. 56° 10' N. 12° 31' E. vil omkring den 20. Oktober d. A. midlertidig blive ombyttet med Reservefyrskib Nr. 28, som paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignal bliver uforandret.
1764. Sverige. Sundet. Falsterborev SW. Sømærke bortdrevet.
(U. f. s. Nr. 40/3310. Stockholm 1927.)
Stagen med 2 nedadvendte Koste paa 55° 19' 39" N. 12° 45' 04" E. er bortdrevet. Sømærket vil snarest blive erstattet.
1765. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Tolke-Dyb. Gamle-Tolk N. Sømærke atter udlagt.
Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Gamle-Tolk N.*, paa 54° 51' (40") N. 12° 11' (01") E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 40/1749 1927.)
1766. Danmark. Smaalands-Farvandet. Helleholm-Flak. Sømærke flyttet.
Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Helleholm-Flak*, er flyttet c. 500 m SE. efter og ligger nu i c. 4 m Vand paa c. 55° 10' (23") N. 11° 14' (09") E.
(E. f. S. Nr. 38/1673 1927. Kort Nr. 290, 221, 244, 251 og 279. Danske Lods, Side 495. Søm.-Fort. Side 73, Nr. 23.)
1767. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Taksensand Fyr forandret.
Taksensand Fyr paa 55° 00' (24") N. 9° 58' (06") E. er nu forandret til Fyr uden stadig Vagt. Lysperioden er forandret til: Lys c. 5^s, Mørke c. 1½^s, Lys c. 2^s, Mørke c. 1½^s.
(E. f. S. Nr. 24/1037 1927. Fyr-Fort Nr. 403.)
1768. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Krage-Sand Bro nedlagt.
Krage-Sand Bro paa c. 54° 50',₂ N. 9° 43',₇ E. er nedlagt.
(Kort Nr. 293, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 381. Havne-Lods, Tillæg Nr. 1, Side 10, Nr. 193 A.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1769. Danmark. Kattegat. Als-Odde N. Als-Røv. Sømærke atter udlagt.
Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Als-Røv*, paa 56° 44' (24") N. 10° 22' (06") E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 40/1752 1927.)
1770. Sverige. Kattegat. Lille-Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg.)
Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelgrund* paa c. 56° 57' N. 11° 58' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 40/1753 1927.)
1771. Sverige. Kattegat. Indløbet til Varberg. Skälklippan. Fast Sømærke ødelagt.
(U. f. s. Nr. 40/3374. Stockholm 1927.)
Det sorte, faste Sømærke med Kogle med Spidsen opad paa 57° 05' 51" N. 12° 14' 08" E. paa *Skälklippan* er ødelagt. Sømærket vil snarest atter blive rejst.

1772. Sverige. Kattegat. Båtfjorden. Krogstadsudde. Fyrbelysning forandres.

(U. f. s. Nr. 40/3375. Stockholm 1927.)

Paa *Krogstadsudde* vil der paa $57^{\circ} 14' 37''$ N. $12^{\circ} 06' 30''$ E. blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $7,2^s$. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
 1. Grønt i Pejl. fra c. 39° til c. 79° . 4. Rødt, uforst. i Pejl. fra c. 129° til c. 180° .
 2. Hvidt i — - c. 79° - c. 91° . 5. Hvidt, — i — - c. 180° - c. 320° .
 3. Rødt i — - c. 91° - c. 129° .

Et hvidmalet, 8 m højt Jerntaarn.

Brændetid: 1. August—1. Maj.

Samtidig med, at ovennævnte Fyr tændes, nedlægges Fyrene *Krogstadsudde västra* paa $57^{\circ} 14' 29''$ N. $12^{\circ} 05' 56''$ E. og *Krogstadsudde östra*.

(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 225.)

1773. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Afmærkning atter i Orden.Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/1754 1927 meddeles, at Afmærkningen i *Thyborøn-Kanal* og *Sælhundeholm-Løb* atter er i Orden. c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 13'$ E.

(E. f. S. Nr. 40/1754 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1774. Nordsøen. Thorsminde W. Vrag eftersøges.**Eftersøgningen af Dampskibet *Hermod*, der forgæves er eftersøgt paa $56^{\circ} 25'$ N. $7^{\circ} 55'$ E., fortsættes.**1775. Danmark. Lys- og Fløjtetønden Thyborøn atter udlagt.**Lys- og Fløjtetønden *Thyborøn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 40/1756 1927.)

1776. Tyskland. Vinterafmærkning.

(N. f. S. Nr. 41/4561. Berlin 1927.)

Omskiftningen fra Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.

1777. Holland. Vinterafmærkning.

(B. a. Z. Nr. 230/2569. 's-Gravenhage 1927.)

Omskiftningen fra Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.

1778. Holland. Texel. Eierland. Fyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 231/2580 a. 's-Gravenhage 1927.)

Eierland Fyr paa c. $53^{\circ} 11'$ N. $4^{\circ} 51',5$ E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 15^s , Blink $0,1^s$, Mørke $1,8^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $1,8^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $1,8^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $1,8^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $1,8^s$, Blink $0,1^s$, Mørke $7,3^s$. Synsvidde: 19 Sm.

(E. f. S. Nr. 32/1398 1927. Kort. Nr. 264.)

1779. Holland. Zeegat van Texel. Marsdiep. Midlertidig Lystønde inddraget.

(B. a. Z. Nr. 231/2580. 's-Gravenhage 1927.)

Den røde Lystønde, der viste hvidt Lys med En-Formørkelser, og som midlertidig var udlagt paa c. $52^{\circ} 59',1$ N. $4^{\circ} 45',1$ E., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 35/1548 1927.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1780. Frankrig. Boulogne Anduvning. Undervandshindring.**

(N. t. M. Nr. 1674. London 1927.)

Et Skib med et Dybgaende af $8,8$ m rapporterer at have stødt imod en Undervandshindring paa $50^{\circ} 44' 35''$ N. $1^{\circ} 30' 55''$ E., c. 3 Sm NW. for Kap *d'Alprech*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1781. Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Heimaey Havn. Hørgeyrimole forlænget. Advarsel. Fyrs Brændetid forandret.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

1. *Hørgeyrimolen* er forlænget c. 30 m i E.-lig Retning, men Arbejdet er ikke fuldført, idet Overbygningen mangler og ikke vil blive udført før næste Foraar. Moleforlængelsen er derfor oversvømmet ved Højvande, og dens SE.-lige Hjørne er kendetegnet ved en lodret opstaaende Stang af Jernbeton.

2. Brændetiden for *Heimaey* Havn Ledefyr er forandret til: 15. Juli—1. Juni. Bagfyret: 63° 26' (34") N. 20° 16' (40") W.

(Kort Nr. 270 og 314. Islandske Lods, Side 188. Fyr-Fort. Nr. 725.)

1782. Island N.-Kyst. Siglufjördr Havn. Vrag uskadelliggjort. Advarsel.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Vraget af Skibet *Try* paa 66° 08' (40") N. 18° 54' (50") W. er uskadelliggjort, idet Vraget er fuldstændig splittet, og Resterne ligger spredt fladt over Bunden, ned-sunket i det c. 1 m høje Læg Mudder. Mindste Dybde over Vragresterne angives til 4 m ved Middelspringstidslavvande, men det tilraades de Skibe, der passerer over Stedet, hvor Vraget ligger, ikke at røre Skruen saalænge.

(Kort Nr. 311, 212 og 270. Islandske Lods, Side 129.)

1783. Island E.-Kyst. Mjófjördr. Brekka Handelssted. Ankerplads. Varder opføres.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

I Løbet af indeværende Efteraar vil følgende Varder blive opført ved *Brekka*:
a. 400 m oven for Kirken opføres en 4 m høj Varde, hvid med rød, vandret Stribe, forsynet med en 2 m høj Stang med rød Trekant med Spidsen opad. Varden overet med Kirken angiver Indsejlingslinien til Ankerpladsen.

b. Som Tværmærker opføres paa *Brekka* Tunet to Varder: en 2½ m høj Forvarde, hvid med rød, lodret Stribe, forsynet med en 1½ m høj Stang med rund, rød Plade, c. 40 m fra Kysten, og en 2½ m høj Bagvarde, hvid med rød, vandret Stribe, forsynet med en 1½ m høj Stang med rød Diamant, 60 m bag Forvarden.

Ankerpladsen er i Skæringspunktet af Indsejlingslinien og Tværmærke Baakelinien i 40 m Vand. Holdebunden er god.

Brekka Kirke: 65° 12' (06") N. 13° 49' (06") W.Tværmærke Forvarden opføres c. 500 m E. t. S. for *Brekka* Kirke.

(Kort Nr. 287. Islandske Lods, Side 152.)

1784. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1676. London 1927.)

Den 24. September 1927. Vraget af et forladt tremastet Skib. c. 36° 29' N. 26° 44' W., S. for *Azorerne*.

Den 25. September 1927. Et Undervandsvrag med opragende Mast. c. 53° 01' N. 24° 48' W.

1785. Nordlige Atlanterhav. Anduvningen af Kanalen. Store Sole Banke. Mindre Dybde i Nærheden.

(N. t. M. Nr. 1679. London 1927.)

1. En Grund med 73 m Vand, fint Sand med sorte Prikker, er fundet paa c. 49° 41' N. 11° 00' W.

2. En Grund med 65 m Vand er fundet paa c. 49° 28' N. 10° 37' W.

(Kort Nr. 283.)

1786. Bermudas Øerne. Hamilton Havn. Tønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 40/3577. Stockholm 1927.)

Den røde Tønde paa c. 32° 17' N. 64° 49' W., c. 411 m SE. for Fyret paa N.-Siden af Indløbet til *Two Rocks* Løbet, er inddraget.

1787. **Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. Channel Head. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 1697. London 1927.)
Taagesignalet paa c. 47° 34' N. 59° 07' W., ved SW.-Siden af Indløbet til *Port Basque*, afgives med Diaphon Et-Stød hver 1^m, Stød 2^s, Pause 58^s.
1788. **Nova Scotia. Kap Breton Island. Sydney Harbour. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1672. London 1927.)
Sydney Harbour forreste Ledefyr paa c. 46° 11' N. 60° 15' W., c. 0,35 Sm NE. for *Dixon Point*, viser nu hvidt, fast Lys. Synsvidde: 13 Sm.
1789. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cultivator Shoal. Fløjte-tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1666. London 1927.)
En Fløjtetønde, mærket „I. C. S.“, er udlagt paa 41° 38' 45" N. 68° 11' 15" W., c. 1 Sm N. for 5,5 m Pullen paa *Cultivator Shoal*, W. for *George Shoal*.

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

1790. **Mexiko. Tampico Havn Anduvning. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1667. London 1927.)
Vraget af Slæbebaaden *Pinquino* ligger sunket paa c. 22° 16' N. 97° 47' W., c. ½ Sm E. for Havneindløbet. Vragets nøjagtige Position er ikke kendt, men det meddeles, at Vraget ligger lige i Indsejlingslinien til Havnen, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen, indtil nærmere Oplysninger fremkommer.
1791. **Venezuela N.-Kyst. La Guaira. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1686. London 1927.)
Det røde, faste Fyr med en hvid Lysvinkel paa c. 10° 37' N. 66° 56' W., paa W.-Spidsen af Bølgebryderen, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 0,7^s, Mørke 9,3^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. En c. 8 m høj Jern-tremmeværksbaake.
1792. **Porto Rico SE.-Kyst. Tuna Point Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1685. London 1927.)
Tuna Point Fyr paa c. 17° 59' N. 65° 53' W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 1,5^s, Mørke 4,1^s, Blink 1,5^s, Mørke 22,9^s. Synsvidde: 16 Sm. (E. f. S. Nr. 32/1411 1927.)
1793. **Brasilien. Santo Alberto. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 1677. London 1927.)
Santo Alberto Fyr paa 5° 02' S. 36° 01' W. er for Tiden slukket.
1794. **Brasilien. Port Victoria Anduvning. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1678. London 1927.)
Et Skær med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 20° 18' S. 40° 14' W., c. 0,77 Sm 33° fra *Santa Luzia Point* Fyr.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

T Supplement No. 5 to West Coast of England Pilot.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1795. Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederiksværk. Oplysning om Dybde.

Frederiksværk Havn og Indsejlingsrenden dertil er nu oprenset til en Dybde af 3,2 m. c. 55° 58' N. 12° 01' E.
(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 204, Tillæg Nr. 1, Side 8. Havne-Lods, Side 55, Tillæg Nr. 1, Side 5, Nr. 101.)

1796. Danmark. Kattegat. Tangen N. Sømærke flyttet.

Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste *Tangen N.* er flyttet til 56° 39' (28") N. 10° 42' (25") E.
(E. f. S. Nr. 39/1681 1927. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 153. Søm.-Fort, Side 28, Nr. 10.)

1797. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Udbyhøj. Vinterafmærkning.

Omskiftning fra Sommer- til Vinterafmærkning af Sømærkerne paa *Randers-Fjord* er foretaget.

Klokketønden *Randers-Fjord*: c. 56° 37' N. 10° 23' E.

1798. Danmark. Kattegat. Anholt-Øster-Rev. Sømærke i Uorden.

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Anholt-Øster-Rev* paa 56° 45' (30") N. 11° 49' (20") E. er for Tiden i Uorden. Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.

1799. Danmark. Kattegat. Læsø NE.-Ende. Syr-Odde. Baake ødelagt.

Den sorte Stangbaake med Ballon, *Syr-Odde*, paa 57° 18' (42") N. 11° 11' (55") E. er ødelagt, men vil snarest mulig atter blive istandsat.

1800. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Sælhundeholm-Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm-Løb*: 2,2 m, i *Svanholm-Løb*: 1,2 m og i *Kobbersø-Løb*: 3,1 m. Der er saaledes for Tiden 6,0 m Dybde ind til *Thyborøn Havn* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(E. f. S. Nr. 37/1616 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1801. Nordsøen. Drivende Vrag.

(Telegram fra Blaa vand Radio.)

Den 11. Oktober 1927. Vraget af et Fiskerfartøj i synkefærdig Tilstand. c. 53° 50',5 N. 6° 28' E.

1802. Danmark. Graadyb. Skallingen Fyr forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/1658 1927 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Skallingen Fyr* paa 55° 27' 55" N. 8° 18' 46" E. er udført.

(E. f. S. Nr. 38/1658 1927. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 6.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 19. Oktober 1927.

Nr. 42.

„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, 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.

1803. Sverige. *Bottniske Bugt. Norsundet Hamn Indløb. Sømærke udlagt.*
(U. f. s. Nr. 41/3382. Stockholm 1927.)
En Stage er udlagt paa $60^{\circ} 56' 42''$ N. $17^{\circ} 10' 40''$ E., ved Rendens S.-Side.
1804. Sverige. *Bottniske Bugt. Iggesund. Sømærke udlagt.*
(U. f. s. Nr. 41/3381. Stockholm 1927.)
En Stage er udlagt paa $61^{\circ} 38' 27''$ N. $17^{\circ} 06' 18''$ E., ESE. for en i *Iggensund* Havn beliggende Grund.
1805. Sverige. *Bottniske Bugt. Lördagshällan. Fast Sømærke forsvundet.*
(U. f. s. Nr. 41/3380. Stockholm 1927.)
Den røde Stang med 1 opadvendt Kost over 2 Kegler med Spidserne nedad paa $63^{\circ} 25' 42''$ N. $19^{\circ} 54' 04''$ E. paa Grunden *Lördagshällan*, W. t. S. for *Bonden Fyr*, er forsvundet. Et nyt Mærke vil snarest blive rejst til Erstatning.
1806. Sverige. *Bottniske Bugt. Tisteröarna N. Grunde. Afmærkning forandres.*
(U. f. s. Nr. 41/3379. Stockholm 1927.)
1. En Grund med $3,5$ m Vand er fundet paa $65^{\circ} 44' 12''$ N. $22^{\circ} 33' 00''$ E., i Løbet N. for *Tisteröarna*.
2. Stagen med Kost paa $65^{\circ} 44' 17''$ N. $22^{\circ} 33' 30''$ E. ved *Tisterögrunden* vil i Løbet af den nærmeste Tid blive flyttet til S.-Siden af den i Pkt. 1 nævnte Grund.
3. En Stage vil i den nærmeste Tid blive udlagt N. for en nyfunden $6,5$ m Grund paa $65^{\circ} 44' 03''$ N. $22^{\circ} 32' 52''$ E.
1807. Finland. *Åland Skærgaard. Storbrotten Fyrskib. Oplysning om Taagesignal.*
(U. f. S. Nr. 27/447. Helsingfors 1927.)
Taagesignalet ombord i *Storbrotten Fyrskib* paa c. $60^{\circ} 26'$ N. $19^{\circ} 12'$ E. afgives nu med Nautofon og er To-Tone hver 30^s , Tone 3^s , Pause 3^s , Tone 3^s , Pause 21^s .
(E. f. S. Nr. 18/711 1927.)
1808. Finland. *Ålandsøerne. Enskär Fyr forandres.*
(U. f. S. Nr. 28/451. Helsingfors 1927.)
Enskär Fyr paa $60^{\circ} 07' 14''$ N. $20^{\circ} 34' 38''$ E. forandres i Løbet af indeværende Maaned til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Samtidig ombyttes den runde Fyrbaake med en ottekantet Fyrbaake. Iøvrigt uforandret.

1809. Finland. Finske Bugt. Orrergrund. Baake ødelagt.

(U. f. s. Nr. 28/456 Helsingfors 1927.)

Orrergrund E.-lige Baake paa $60^{\circ} 16' 19''$ N. $26^{\circ} 26' 24''$ E. er ødelagt, men vil snarest muligt atter blive opført.**1810. Tyskland. Vinterafmærkning.**

(N. f. S. Nr. 42/4666. Berlin 1927.)

Omskiftningen fra Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.

1811. Polen. Danzig Bugt. Høla. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 42/4568. Berlin 1927.)

Høla Fyr paa c. $54^{\circ} 36'$ N. $18^{\circ} 49'$ E. viser efter endt Ombygning hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 2,2^s, Mørke 12,8^s.

Det midlertidige Fyr, der viste hvidt Gruppeblink, er slukket.

(E. f. S. Nr. 36/1585 1927. Kort. Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1812. Sverige. Sundet. Hveen NW. Sømærke atter udlagt.**

(U. f. s. Nr. 41/3397. Stockholm 1927.)

Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 55' (08'')$ N. $12^{\circ} 39' (36'')$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 40/1748 1927.)

1813. Sverige. Sundet. Falsteborev SW. Sømærke atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 41/3397. Stockholm 1927.)

Stagen med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 19' 39''$ N. $12^{\circ} 45' 04''$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 41/1764 1927.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1814. Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Dyrnæs Skibsbro. Oplysning om Dybde.**Dybden ved Brohovedet af *Dyrnæs Skibsbro* paa c. $55^{\circ} 54',1$ N. $12^{\circ} 02',2$ E. er 1,4 m og 3 à 4 m fra Bolværket 1,9 m.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 205. Havne-Lods, Side 37, Nr. 70.)

1815. Danmark. Kattegat. Anholt-Øster-Rev. Sømærke atter i Orden.Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Anholt-Øster-Rev* paa $56^{\circ} 45' (30'')$ N. $11^{\circ} 49' (20'')$ E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 41/1798 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1816. Tyskland. Jade. Wangeroog. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**

(N. f. S. Nr. 42/4582. Berlin 1927.)

Wangeroog Taagesignalstation er midlertidig ude af Virksomhed, men vil atter snarest uden nærmere Meddelelse træde i Virksomhed igen. c. $53^{\circ} 48'$ N. $7^{\circ} 53'$ E.**1817. Holland. Terschellingergonden NW. Tønder inddraget. Vragtønde udlagt.**

(B. a. Z. Nr. 238/2670. s'Gravenhage 1927.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/1685 1927 meddeles, at de deri omtalte 6 Tønder, der midlertidig var udlagt NW. for *Terschellingergonden*, atter er inddraget. c. $53^{\circ} 28',3$ N. $5^{\circ} 04',5$ E.

2. Vraget af *West Alela*, der ligger sunket paa $53^{\circ} 24' 30''$ N. $5^{\circ} 07' 01''$ E., er ikke mere synligt over Vandet. Stedet er afmærket med en grøn Stumptønde.
(E. f. S. Nr. 39/1685 1927.)

1818. Holland. Zeegat van Terschelling. Noordvaarder Fyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 233/2601 a. s'Gravenhage 1927.)

Noordvaarder Ledefyr paa c. $53^{\circ} 20',9$ N. $5^{\circ} 09'$ E. viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10^s , Lys 5^s , Mørke 5^s .
(E. f. S. Nr. 3/89 1927. Kort. Nr. 264.)

1819. Holland. Wester Schelde. Zuidergat. Vrag afmærket.

(B. a. Z. Nr. 238/2677. 's-Gravenhage 1927.)

Vraget af et Skib ligger sunket i *Zuidergat* paa $51^{\circ} 24' 09''$ N. $4^{\circ} 01' 57''$ E. Et Vragmærkeskib, der fører de foreskrevne Lanterner, er udlagt ved Vraget.

1820. England. Themsen. Sheerness Anduvning. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 1718. London 1927.)

Omkring den 25. Oktober 1927 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. Den røde og hvide, vandret stribede Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Gruppe-Blink, og som er udlagt paa c. $51^{\circ} 28'$ N. $0^{\circ} 50'$ E., ved W.-Siden af Indløbet til Løbet for Anduvningen af *Sheerness*, inddrages.

2. Den røde Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Gruppe-Blink, flyttes c. $0,25^s$ Sm NE. efter til $51^{\circ} 28' 07''$ N. $0^{\circ} 49' 08''$ E.

1821. England. Harwich. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1671. London 1927.)

1. I det forreste Ledefyr, der viser rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, og som er anbragt paa c. $51^{\circ} 57'$ N. $1^{\circ} 19'$ E., paa det S.-lige Hjørne af *Felixstowe Pier*, er indlagt en ny rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 112° og 126° .

2. Det grønne, faste Fyr paa c. $51^{\circ} 57'$ N. $1^{\circ} 17'$ E. paa Yderenden af den NE.-lige Arm af Passagerbroen og $0,27$ Sm $344\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Harwich* gamle, høje Fyrtaarn, er forandret saaledes, at det nu viser hvidt og rødt, fast Lys, rødt Lys i Pejlinger fra 227° til 249° , iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: c. 9 m. Jerntremmeværksbaake.

1822. Skotland. Munden af Firth of Forth. Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 1707. London 1927.)

E. f. S. Nr. 20/847 1927 annulleres og erstattes med:

En Del Tønder, der ikke er forsynet med Lanterner, er midlertidig udlagt mellem *Isle of May* og *Dunbar* paa S.-Kysten af *Firth of Forth*. Lignende Tønder vil ogsaa, uden nærmere Meddelelse blive udlagt mellem *Isle of May* og *Caiplie* paa N.-Kysten af *Firth of Forth*. Det tilraades at udvise Forsigtighed ved Navigeringen i disse Omraader.

Tønderne vil sandsynligvis forblive liggende ude indtil Slutningen af November d. A.

Isle of May: c. $56^{\circ} 11'$ N. $2^{\circ} 33'$ W.

(E. f. S. Nr. 20/847 1927.)

1823. Skotland. Forth Floden. Blackness NW. Duc d'Albe ødelagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 1738. London 1927.)

Opmærksomheden henledes paa, at den øverste Del af Duc d'Alben paa c. $56^{\circ} 01'$ N. $3^{\circ} 32'$ W., c. $0,57$ Sm NW. for *Blackness Castle* Flagstang, er sejlet ned, og at den nederste Del, der bestaar af Pæle, ikke er synlig over Vandet.

1824. Skotland. Rattray Head. Taagesignal midlertidig upaalideligt.

(N. t. M. Nr. 8. Edinburgh 1927.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 24/1046 1927 meddeles, at Maskineriet til *Rattray Head* Taagesignal endnu ikke er fornyet, men at dette sandsynligvis først vil finde Sted i Løbet af et Par Maaneder. Opmærksomheden henledes derfor stadig paa, at Taagesignalet, i den Tid Arbejdet staaar paa, lejlighedsvis kan være ude af Virksomhed i et Par Timer.

c. $57^{\circ} 37'$ N. $1^{\circ} 49'$ W.

(E. f. S. Nr. 24/1046 1927.)

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

1825. Kanalen. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1728. London 1927.)

Den 2. Oktober 1927. Vraggods med fastsiddende Bom. c. 50° 51' N. 0° 59' E., S. for *Dungeness*.

1826. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Oplysning om Ledekabels Plads.

(N. t. M. Nr. 1658. London 1927.)

Ledekablet ligger i Nærheden af *Nab End Lys-* og *Klokketønde* en Del S.-ligere end angivet i Kortet. Kablets Rute angives omtrentlig af Linier gennem nedennævnte Punkter:

a. 50° 44' 57" N. 1° 04' 16" W. (*Horse Fort*). d. 50° 44' 07" N. 1° 04' 10" W.
 b. 50° 44' 37" N. 1° 04' 14" W. e. 50° 43' 53" N. 1° 03' 18" W.
 c. 50° 44' 16" N. 1° 04' 22" W. f. 50° 41' 53" N. 0° 57' 04" W.

Udenfor Punktet f ligger Kablet omtrent som angivet i Kortet indtil 50° 37' 36" N., men S. for dette Punkt er Kablet ikke mere effektivt.

(E. f. S. Nr. 18/916 og 33/1704 1921.)

1827. England S.-Kyst. Southampton Water. West Bramble Lystønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 63. Trinity House, London 1927.)

Paa Grund af Forandringer i den gravede Kanal er *West Bramble Lystønde* flyttet c. 150 m W. efter og ligger nu i 10,3 m Vand 1,275 Sm 162° fra *Luttrell Tower* Flagstang. c. 50° 47' N. 1° 19' W.

1828. England S.-Kyst. Plymouth Sound. New Grounds S. Uddybningsarbejder.

(N. t. M. Nr. 1737. London 1927.)

Uddybningsarbejder er under Udførelse S. for *New Grounds Lystønde* i *Plymouth Sound*. Skibe, der benytter *Plymouth Sound*, skal udvise Forsigtighed under Navigeringen og passe at holde sig klar af de smaa Tønder, som angiver Pladserne for Uddybningsmaskinernes Ankre.

c. 50° 21' N. 4° 09' W.

1829. Skotland. Loch Fyne. The Knows. Dybde aftaget. Skær.

(N. t. M. Nr. 1670. London 1927.)

1. Dybden paa den NE.-lige *Knows Shoal*, 0,57 Sm 193½° fra SW.-Spidsen af *Liath Eilean* S.-Ende, er nu kun 5 m. c. 55° 59' N. 5° 24' W.

2. Et Skær med 4,1 m Vand og et Skær med 7,3 m Vand er fundet henholdsvis 0,55 Sm 229° og 0,6 Sm 229° fra SW.-Spidsen af *Liath Eilean* S.-Ende.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1830. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1728. London 1927.)

Den 2. Oktober 1927. Vraget af en forladt Skonnert i synkefærdig Tilstand. c. 39° 27' N. 42° 08' W.

1831. Canariske Øer. Teneriffa. Punta Anaga. Oplysning om Fyr.

(N. f. S. Nr. 39/4261. Berlin 1927.)

Punta Anaga Fyr paa c. 28° 35',1 N. 16° 07',3 W. viser for Tiden hvidt, fast Lys. Synsvide: 27 Sm.

(E. f. S. Nr. 8/306 1927.)

1832. Azorerne. Santa Maria. Nyt Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 40/3340. Stockholm 1927.)

Den 15. November d. A. tændes paa c. 36° 55',4 N. 25° 01',5 W., paa *Santa Maria* SE.-Pynt, et nyt Fyr, *Ponta do Castelo* Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 8,5^s.

Flammens Højde: 103 m. Et firkantet, 8 m højt, sortmalet Taarn med et mindre, 3 m højt, cylindrisk, rødmalet Taarn med rød Lanterne.

Fyret, der er synligt hele Horisonten rundt, skal ogsaa tjene som Fyr for Luftfartøjer.

1833. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound Indløb. Great Round Shoal Fyrskib. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 39/3704. Washington 1927.)

De to hvide, faste Fyr i *Great Round Shoal* Fyrskib paa c. 41° 24' N. 69° 55' W. er nu erstattet med eet Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s.

(E. f. S. Nr. 33/1460 1927.)

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

1834. Haiti. Kap Haitien Havn Anduvning. Picolet Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 39/3720. Washington 1927.)

Picolet Point Fyr paa c. 19° 48' N. 72° 12' W. viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 43 m. Synsvidde: 15 Sm. Det nye Fyr er anbragt i det gamle Fyrtaarn og over det tidligere Fyr, der bibeholdes for eventuelt at tjene som Reservefyr. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 16/650 1927.)

1835. Brasilien. Pernambuco Red. Olinda Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 39/3723. Washington 1927.)

Olinda Point Fyr paa c. 8° 01' S. 34° 51' W. viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Fyret er ubevogtet.

1836. Brasilien. Kap San Agostinho. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1700. London 1927.)

Kap San Agostinho Fyr paa c. 8° 20' S. 34° 56' W. viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Synsvidde: 25 Sm.

1837. Brasilien. Maceió Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 40/3349. Stockholm 1927.)

Maceió Fyr paa c. 9° 39',5 S. 35° 44',9 W. viser nu afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 20^s, hvidt Blink 1^s, Mørke 9^s, rødt Blink 1^s, Mørke 9^s.

1838. Brasilien. Rio de Janeiro. Ilha Fiscal. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1701. London 1927.)

Paa SE.-Siden af *Ilha Fiscal* er paa c. 22° 54' S. 43° 10' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 5^s. Fyret, der er tændt til Forsøg, er anbragt paa en rød Baake.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1839. Italien. Adriaterhavet. Istrien. Porto di Rovigno. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 222/434. Genua 1927.)

1. Fyret paa *Punta Santa Eufemia* paa c. 45° 05' N. 13° 58' E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s, Blink 2^s, Mørke 1^s, Blink 2^s, Mørke 1^s, Blink 2^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 12 Sm. Et 7,5 m højt, firkantet Stentaarn.

2. Paa Yderenden af *Vittorio Emanuele III* Molen (indre Mole) er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvidde: 3 Sm. Sort Fyrstativ af Jern.

1840. Italien. Adriaterhavet. Isola di Levrera. Fyr atter normalt.

(A. a. N. Nr. 222/432. Genua 1927.)

Isola di Levrera Fyr paa c. 44° 46' N. 14° 48' E. lyser nu atter med sin normale Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,2^s.

(E. f. S. Nr. 32/1417 1927.)

1841. Sorte Hav og Azovske Hav. Advarsel mod Minefare.

(M. W. t. M. Nr. 536 og 537. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 10/388 1927 meddeles, at § 3 — *Poti* og *Batum* — udgaar, da de tidligere Minefelter udfor *Poti* og *Batum* nu er erklæret fri for forankrede Miner.

c. 42° 00' N. 41° 30' E.

(E. f. S. Nr. 10/388 1927.)

Tillæg.

I. Østersøen.**1842. Danmark. Hestehoved Fyr S. Ilanddrevet Mine.**

En Mine er ilanddrevet c. 200 m S. for *Hestehoved* Fyr. Minen vil snarest blive uskadeliggjort.

Hestehoved Fyr: c. 54° 50' N 12° 10' E.**II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.****1843. Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort Fyr. Taagesignal forandres.**

Det nuværende Taagesignal, To-Knald hver 5^m, fra *Middelgrunds-Fort* Fyr paa 55° 43' 14" N. 12° 40' 13" E. vil formentlig i Begyndelsen af November d. A. blive forandret til Taagesignal med Nautofon, der giver En-Tone hver 10^s, Tone c. 3^s, Pause c. 7^s. Tonehøjde: c. 525 Svingninger pr. Sek. Sirenen lyder kraftigst N. og S. efter.

(E. f. S. Nr. 24/1030 1927. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 264. Fyr-Fort. Nr. 274.)

1844. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs S. Ilanddrevet Mine.

Paa S.-Kysten af *Helnæs* er c. 1000 m E. for *Helnæs* Fyr c. 100 m fra Land ind-drevet en kuglerund Genstand, der formenes at være en Mine. Genstanden, som er forsynet med 2 Horn, ser ud til at ligge fast. Den vil snarest blive nærmere undersøgt og eventuelt uskadeliggjort.

Helnæs Fyr: c. 55° 08' N. 9° 59' E.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1845. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord. Odense-Kanal. Pram sunket.**

En Mudderpram er sunket i E.-Siden af Vigepladsen ved Enden af *Odense-Kanal*. Prammen, der ligger til Hinder for Sejladsen, er afmærket med en grøn Tønde og vil snarest blive fjernet.

Odense: c. 55° 24',₅ N. 10° 23',₂ E.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 26. Oktober 1927.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaes ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone
aarlid 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 Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1846. Sverige. Bottniske Bugt. Bremö. Signalmast væltet.

(U. f. s. Nr. 42/3470. Stockholm 1927.)

Signalmasten ved *Bremö* internationale Signalstation paa c. $62^{\circ} 13' N.$ $17^{\circ} 45' E.$ er blæst om. En ny Mast vil snarest blive rejst.

1847. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarnen. Vraggods.

(U. f. s. Nr. 42/3469. Stockholm 1927.)

En Bom eller Mast, der antagelig er fastsiddende i Vraggods under Vandet, er observeret paa c. $63^{\circ} 30' N.$ $20^{\circ} 48' E.$ Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1848. Letland. Windau. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 16/23. Riga 1927.)

Fra Enden af S.-Molen paa c. $57^{\circ} 24',3 N.$ $21^{\circ} 31',3 E.$ afgives nu Taagesignal med Nautofon, 3 Stød hver 1^m , Stød 1^s , Pause 1^s , Stød 3^s , Pause 1^s , Stød 3^s , Pause 5^s .

(Kort Nr. 268 og 269.)

1849. Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Midlertidigt Sømærke inddraget.

(N. f. S. Nr. 43/4692. Berlin 1927.)

Der hvide Baaketønde *Greifsw. Oie O.*, der midlertidig var udlagt paa $54^{\circ} 15' 11'' N.$ $13^{\circ} 56' 46'' E.$, c. $0,6 Sm$ E. t. N. for *Greifswalder Oie* Fyr, er atter inddraget. (E. f. S. Nr. 22/932 1927.)

1850. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 43/4692. Berlin 1927.)

Den hvide Lys- og Klokketønde *Quitzlas O.*, der midlertidig var udlagt paa c. $54^{\circ} 23',5 N.$ $13^{\circ} 43',2 E.$, er inddraget og erstattet med en hvid Baaketønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Quitzlas O.*

(E. f. S. Nr. 22/933 1927.)

1851. Tyskland. Femer-Sund. Oplysning om Dybde.

(N. f. S. Nr. 42/4569. Berlin 1927.)

Den 60 m brede, gravede Rende i *Femer-Sund* paa c. $54^{\circ} 23' N.$ $11^{\circ} 09' E.$ har efter fuldført Uddybning i Ledelinien *Strukkamphuk* Fyr overet med *Flügge* Fyr en Dybde af $6,0 m$ ved Middelvandstand. I Nærheden af Tønderækkerne, særlig ved Tønde *D* og mellem Tønderne *5*, *6* og *7*, er Dybden ved Middelvandstand $5,8 m$.

(E. f. S. Nr. 26/1169 1926. Kort Nr. 292, 298 og 279. Danske Lods, Side 407.)

1852. Tyskland. Femern. Puttgarden-Riff. Oplysning om Kabeltønde.

(N. f. S. Nr. 33/4694. Berlin 1927.)

Kabeltønden, der som Afmærkning af Kablet fra *Syltholm* til *Femern*, er udlagt paa $54^{\circ} 31' 15''$ N. $11^{\circ} 12' 57''$ E., ud for *Puttgarden-Riff*, ligger ude hvert Aar fra Foraar til Efteraar.

(Danske Lods, Side 398.)

1853. Tyskland. Kieler-Fjord. Kiel. Friedrichsort. Grund fjernet. Tønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 43/4695. Berlin 1927.)

1. Grunden ud for det tidligere Torpedoværksted *Friedrichsort* i *Kiel* Havn er bortgravet til en Dybde af 4 m.

2. Den paa $54^{\circ} 23' 21''$ N. $10^{\circ} 11' 07''$ E. udlagte Spirtønde *Friedrichsort S.* er inddraget.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1854. Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Brobygningsarbejder. Signaler.**

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

Fra den Rampram, som anvendes ved Brobygningsarbejderne i *Als-Sund* (ca. 75 m Nord for Pontonbroen ved *Sønderborg*), vil der fra 1. November indtil videre blive vist eller afgivet følgende Signaler:

a. Fra den Side, paa hvilken Ramprammen skal passeres:

Om Dagen: En rød Ballon.

Om Natten: Et hvidt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af mindst $1\frac{1}{2}$ Meter.

Fra den Side, paa hvilken det er forbudt at passere Ramprammen:

Om Dagen: En sort Dobbeltkegle.

Om Natten: Et grønt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af mindst $1\frac{1}{2}$ Meter.

Saa vel Signalet for Passage som for Forbud mod Passage kan efter Omstændighederne vises fra begge Sider af Uddybningsmaskinen.

b. I Taage eller usigtbart Vejr:

1. En Række Enkeltslag paa Skibsklokken i Ramprammen, naar et sydfra kommende Skib skal tage den paa sin Styrbords Side og et nordfra kommende paa sin Bagbords Side.

2. En Række Dobbeltslag, naar et sydfra kommende Skib skal tage den paa sin Bagbords Side og et nordfra kommende paa sin Styrbords Side.

c. Naar der er Dykker ude.

Et halvt rødt og blaat Flag (delt efter Diagonalen). Ramprammen skal i saa Tilfælde passeres med særlig Agtpaaagivenhed og af Damp- og Motorskibe saa vidt muligt med stoppet Maskine.

Sønderborg: c. $54^{\circ} 54',6$ N. $9^{\circ} 47',4$ E.

(E. f. S. Nr. 37/1615 1927.)

1855. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Nykirke. Fyr tændes.

(N. f. S. Nr. 43/4706. Berlin 1927.)

Antagelig i Slutningen af 1927 vil der paa $54^{\circ} 48' 06''$ N. $9^{\circ} 45' 26''$ E., i Nærheden af Landsbyen *Nykirke*, blive tændt et Tværmærke Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: $14,3$ m. Synsvidde: $12,5$ Sm. En Fyrlanterne paa en graa, rund Underbygning, ialt c. 6 m høj.

Fyret, der bliver ubevogtet, skal lyse, som følger:

- | | |
|---|---|
| a. Hvidt i Pej. fra c. 131° til c. 142° . | d. Hvidt i Pej. fra c. 210° til c. 251° . |
| b. Rødt i — - c. 142° - c. 193° . | e. Rødt i — - c. 251° - c. 261° . |
| c. Grønt i — - c. 193° - c. 210° . | f. Hvidt i — - c. 261° - c. 268° . |

(Kort Nr. 293, 282, 241, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 381.)

1856. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Gjeltning-Bugt. Jürgensshott N.
Lystønde atter udlagt.
(N. f. S. Nr. 43/4783. Berlin 1927.)
Den hvide Lystønde *Jürgens Schott N.* paa c. $54^{\circ} 47',1$ N. $9^{\circ} 51',0$ E. er atter udlagt paa Station. Lystønden, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s , inddrages antagelig atter i Begyndelsen af December d. A.
(E. f. S. Nr. 22/937 1927.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1857. Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Lyngby (Lyndby) Bro nedlagt.
Lyndby Bro paa c. $55^{\circ} 40',9$ N. $11^{\circ} 57',1$ E. er nedlagt.
(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 205. Havne-Lods, Side 115, Nr. 206.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1858. Norge. Sandholmen. E.-lige Indløb til Gjesvær. Nyt Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1927.)
Paa den tidligere Varde paa *Sandholmen E.*-Side paa $71^{\circ} 06' 36''$ N. $25^{\circ} 23' 42''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 12 m. Et lille Jernhus paa Varde. Brændetid: 15. August—14. April.
1859. Norge. Indre Honningsvåg. Stadtlandet. Ledefyr tændt.
(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1927.)
I Bunden af *Indre Honningsvåg* er tændt to røde, faste Ledefyr, der overet i Pejling 116° leder midt i den gravede Rende.
Fyrene er anbragt paa 2 hvidmalede Dagmærker, Bagfyret paa $62^{\circ} 11' 28''$ N. $5^{\circ} 12' 50''$ E. og Forfyret paa $62^{\circ} 11' 30''$ N. $5^{\circ} 12' 40''$ E. Afstanden mellem Fyrene er 170 m. Flammens Højde er for Bagfyret 24 m og for Forfyret 14 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyrene lyser i Pejlinger fra 71° til 161° , 45° paa hver Side af Fyrlinien, der gaar c. 8 m N. om Stagen paa *Strandfluen*. Brændetid: 20. Juli—15. Maj.
1860. Holland. Zeegat van Goeree. Ribbenplaat. Baake forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 241/2696. 's-Gravenhage 1927.)
Ribbenplaat Baake paa c. $51^{\circ} 53',2$ N. $4^{\circ} 00'$ E. er forsvundet.
1861. England. Themsen. Sheerness. Sømærke inddrages.
(N. t. M. Nr. 66. Trinity House, London 1927.)
Omkring den 13. December d. A. vil den sort- og hvidternede Stumpønde, *Sheerness Middle-Buoy* paa c. $51^{\circ} 28'$ N. $0^{\circ} 48\frac{1}{2}'$ E. ved Anduvningen til *Sheerness* blive permanent inddraget.
1862. England. Themsen. South Edinburgh Channel. Afmærkning flyttes.
(N. t. M. Nr. 65. Trinity House, London 1927.)
Omkring den 22. November d. A. vil nedennævnte Sømærker blive flyttet, som følger:
a. Den røde Lystønde *South Edinburgh No. 1*, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , flyttes c. $0,37$ Sm NW. efter.
b. Den røde Spidstønde *South Edinburgh No. 3* flyttes c. $0,38$ Sm NW. efter.
c. $51^{\circ} 32'$ N. $1^{\circ} 17'$ E.
1863. England. Themsen. North-East Shingles Lystønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 64. Trinity House, London 1927.)
Som en Følge af Udvidelsen af *North Shingles Sand* N. efter er den rød- og hvidternede Lystønde *North-East Shingles*, der viser rødt Et-Blink hver 1^s , flyttet c. 120 m N. efter saaledes, at den nu ligger i $11,8$ m Vand $2,5$ Sm 352° fra *South Shingles Baake*.
c. $51^{\circ} 32'$ N. $1^{\circ} 15'$ E.

1864. Skotland. Forth Floden. Middle Bank. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1779. London 1927.)

1. Den røde Spidstønde paa c. $56^{\circ} 05' N.$ $3^{\circ} 45' W.$, W. for *Middle Bank* og c. 0,₃₅ Sm W. for Ruinerne af *Kennetpans* Brænderi, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s.

2. En rød Spidstønde er udlagt c. 0,₅ Sm SE. for ovennævnte Lystønde og 0,₈₄ Sm fra den gamle Fyrpæl paa Yderenden af *Kincardine* Færgebro.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1865. Island S.-Kyst. Dyrhólaey (Portland). Nyt Fyr tændt.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Umiddelbart N. for det gamle Fyr paa *Dyrhólaey* paa $63^{\circ} 24' 05'' N.$ $19^{\circ} 08' 04'' W.$ er opført et nyt Fyr, en Betonbygning med Lanterne, samlet Højde 13 m. Det nye Fyr er nu tændt og viser hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink $\frac{1}{2}$ s., Mørke $9\frac{1}{2}$ s. Flammens Højde: 122 m. Lysevne: 35 Sm. Synsvidde: 27 Sm. Det gamle Fyr, der er slukket, vil blive fjernet. Den tidligere røde Lysvinkel over *Kotlutangr* er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 22/948 1927. Kort Nr. 314, 225, 226, 270, 239, 283 og 147. Islandske Lods, Side 181. Fyr-Fort. Nr. 723.)

1866. Nova Scotia S.-Kyst. Coddle Havn Anduvning. Klokketønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1769. London 1927.)

En sort og hvid, lodret stribet Klokketønde er udlagt paa c. $45^{\circ} 09' N.$ $61^{\circ} 31' W.$, c. 0,₉ Sm SE. for *Coddle Island* og 3,₀₂ Sm 29° fra *Country Island* Fyr.

1867. Nova Scotia S.-Kyst. Negro Havn Anduvning. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1757. London 1927.)

Kap *Negro* Fyr paa c. $43^{\circ} 30' N.$ $65^{\circ} 21' W.$, ved S.-Siden af Indløbet til Havnen, viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15 s. Synsvidde: 15 Sm.

1868. Nova Scotia. Fundy Bugt. Abbot Havn SW. Klokketønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1758. London 1927.)

En sort og hvid, lodret stribet Klokketønde er udlagt paa c. $43^{\circ} 38' N.$ $65^{\circ} 51' W.$, 1,₇₅ Sm 222° fra *Abbot* Havnefyr.

1869. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Petit Manan Island E. Skær.

(N. t. M. Nr. 1783. London 1927.)

Et Skær med 2,₇ m Vand er fundet paa c. $44^{\circ} 23' N.$ $67^{\circ} 47' W.$, c. 0,₅ Sm SE. for *Tibbett Rock* og 3,₇₈ Sm 80° fra *Petit Manan* Fyr. Skæret er kun af ringe Udstrækning.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1870. Britisk Honduras. Belize Anduvning. North Stann Creek. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1751. London 1927.)

North Stann Creek Fyr paa c. $16^{\circ} 58' N.$ $88^{\circ} 13' W.$, c. $\frac{1}{2}$ Sm N. for Indløbet til Vigen, er blevet erstattet med et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 10 Sm. En c. 21 m høj Jernmast. ¶

1871. Chile. Bahia Concepcion. Boca Grande. Roca Concepcion NW. Sømærke udlagt.

(N. t. M. Nr. 1755. London 1927.)

En sort Stumtpønde med firkantet Topbetegnelse er udlagt paa c. $36^{\circ} 35' S.$ $73^{\circ} 00' W.$, c. 0,₁ Sm NW. for Skæret, og 2,₄₂ Sm $49\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Isla Quiriquina* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1872. Italien W.-Kyst. Punta Lividonia. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1761. London 1927.)

Punta Lividonia hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. 42° 27' N. 11° 06' E. er synligt i Pejlinger fra 35° til 127°.

1873. Italien W.-Kyst. Terracina. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1762. London 1927.)

Terracina røde Fyr med En-Formørkelser paa c. 41° 17' N. 13° 16' E. er synligt i Pejlinger fra 325° til Kysten W. for *Terracina*.

1874. Sicilien. Porto di Catania. Punta Sciara Biscari Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 227/442. Genua 1927.)

Punta Sciara Biscari Fyr paa c. 37° 30' N. 15° 06' E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s, Lys 4^s, Mørke 4^s. Synsvidde: 15 Sm. Iøvrigt uforandret. I Tilfælde af, at Fyret kommer i Uorden, tændes et hvidt, fast Fyr med en Synsvidde paa c. 12 Sm.

(E. f. S. Nr. 34/1505 1927.)

1875. Kreta N.-Kyst. Khondro Kavo W. Skær.

(N. t. M. Nr. 1789. London 1927.)

Skær med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 35° 25' N. 24° 42' E., 0,3 Sm 276° fra *Khondro Kavo* Fyr.

1876. Lilleasien. Smyrna Bugt og Anduvning. Trafikbestemmelser.

(N. t. M. Nr. 1742. London 1927.)

E. f. S. Nr. 4/248 1924 og 34/1514 1926 annulleres og erstattes med:
Sejlads i *Smyrna* Bugt er forbudt om Natten. Skibe maa ikke passere N.-Enden af *Chustan* før Solopgang.

Det er forbudt Koffardiskibe at løbe ind til andre end nedennævnte Havne og Ankerpladser paa Kysten af *Lilleasien* W. for en Linie mellem *Urzum Avli* (38° 44' N. 26° 55' E.) og *Pondiko* i *Lebedos* Bugt (38° 03' N. 27° 02' E.).

Det er tilladt Koffardiskibe at gaa til følgende Ankerpladser, men de skal passere E. for *Chustan*, *Tilsali*, *Yilanejah* og *Penarli*: —

a. Ankerpladsen *Glazomenæ* for Karantæneinspektion.

b. *Vourlah* paa SW.-Kysten af Bugten og Ankerpladsen ud for Saltpanderne paa E.-Kysten af Bugten, som Skibe maa anløbe i Tiden mellem 1. August og 1. Januar for at laste Salt, forudsat at de ikke udskiber anden Ladning.

Skibe, der anduver *Smyrna*, skal gaa S. om en rød Kugletønde paa 38° 24' 03" N. 26° 58' 09" E., S. for *Yani Khediz* (*Pelican Spit*). Tønden afmærker S.-Enden af et farligt Omraade.

1877. Lilleasien W.-Kyst. Ras Ibn Hani Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 42/4611. Berlin 1927.)

Ras Ibn Hani Fyr paa c. 35° 35' N. 35° 40' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 45^s. Synsvidde: 13 Sm.

1878. Marokko. Kap Tres Forcas Anduvning. Cala Tramontana. Fyr tændt.

(A. a. l. N. Nr. 40/1064. Madrid 1927.)

Paa N.-Pynten af *Cala Tramontana*, paa *Ras Baraket*, er paa c. 35° 24',5 N. 3° 02' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s, Lys 3,4^s, Mørke 2,5^s, Lys 3,4^s, Mørke 2,5^s, Lys 0,7^s, Mørke 2,5^s. Flammens Højde: 49 m. Synsvidde: 13 Sm. Et 4 m højt, cylindrisk Taarn. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

(E. f. S. Nr. 39/1697 1927.)

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

1879. **Afrika E.-Kyst. Tanganyika Territoriet. Lindi Floden Indløb. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 1787. London 1927.)
I Begyndelsen af November d. A. vil det røde, faste Fyr paa c. $9^{\circ} 59' S.$ $39^{\circ} 49' E.$, tæt ved *Ras Shuka* paa S.-Siden af Indløbet, uden nærmere Meddelelse blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Sort Taarn med hvide Bælter. Fyret bliver ubevogtet.
1880. **Malacca Stræde. Penang. Oplysning om Vragafmærkning.**
(N. t. M. Nr. 1682. London 1927.)
Vraget, der ligger sunket paa c. $5^{\circ} 26' N.$ $100^{\circ} 21' E.$, c. $0,5$ Sm 46° fra *Fort Cornwallis* Fyr med Gruppe-Formørkelser, er nu afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s .

XI. Bekendtgørelser m. m.

1881. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Oplysning om Radiopejlstation.**
(N. t. M. Nr. 38/3611. Washington 1927.)
Modtagerapparatet ved *Jupiter* Radiopejlstation (NAQ), *Florida*, er flyttet til $26^{\circ} 56' 54'' N.$ $80^{\circ} 05' 02'' W.$ i samme Bygning som Afsenderapparatet. Den sikre Sektor er fra 356° til 160° (Pejlingerne er fra Stationen).

Tillæg.**I. Østersøen.**

1882. **Østersøen. Møen Fyr. S. $\frac{1}{2}$ W. Vrag afmærket.**
Vraget af Motorgaleasen *Elida* (*Alida*), lastet med Brosten, ligger sunket i 19 m Vand paa c. $54^{\circ} 43',4 N.$ $12^{\circ} 30',7 E.$, c. $13\frac{1}{2}$ Sm S. $\frac{1}{2}$ W. fra *Møen Fyr*. Stormasten rager c. 3 m over Vandet, Mesansmasten er lige i Vandskorpen. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , er udlagt henholdsvis 70 m øg 150 m W. for Vraget.
1883. **Sverige. Kalmarsund. Osvallsgrundet östra Lystønde drevet fra Station.**
(Telegram fra Karlsborg Radio.)
Osvallsgrundet östra Lystønde paa c. $56^{\circ} 40' N.$ $16^{\circ} 24' E.$ er drevet fra Station.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1884. **Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Hjarnø Ledefyr. Forfyr forandres midlertidigt.**
Da Mekanismen i *Hjarnø Forfyr* paa c. $55^{\circ} 49',7 N.$ $10^{\circ} 03',8 E.$ har vist sig usikker, vil Fyret fra den 9. November d. A. eller snarest derefter og indtil videre vise hvidt, fast Lys, saaledes at saavel Bagfyr som Forfyr indtil nærmere Bekendtgørelse begge viser hvidt, fast Lys.
(E. f. S. Nr. 15/567 1927. Kort Nr. 310, 242, 227, 278, 211 og 280. Fyr.-Fort. Nr. 185 b., Tillæg Nr. 2, Side 12.)
1885. **Skagerrak. Drivende Vrag.**
(Telegram fra Skagen.)
Den 24. Oktober 1927. Vraget af forladt *norsk Motorskib Georg*, lastet med Træmasse, c. 25 Sm N. for *Skagen*. Vraget eftersøges.
Skagen Fyr: c. $57^{\circ} 44' N.$ $10^{\circ} 38' E.$

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 2. November 1927.

Nr. 44.

„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 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 Sæn.

I. Østersøen.

1886. Østersøen. Drivende Mine.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Den 27. Oktober 1927. En drivende Mine er observeret paa c. $58^{\circ} 19' N.$ $20^{\circ} 41' E.$, c. $36\frac{1}{2}$ Sm W. $\frac{1}{2}$ S. for *Filsand* Fyr.

1887. Sverige. Kalmarsund. Osvaldsgrundet östra Lystønde atter udlagt.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Osvaldsgrundet östra Lystønde paa c. $56^{\circ} 40' N.$ $16^{\circ} 24' E.$ er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 43/1883 1927.)

1888. Sverige. Gotland E.-Kyst. Ljugarn. Stenkiste fjernet. Midlertidig Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 43/3567. Stockholm 1927.)

Stenkisten, der laa sunket c. 90 m ESE. for Lastemolen i *Ljugarn* Havn, er fjernet, og Dybden paa Stedet er 5 m. Den midlertidige Afmærkning, en Stage paa $57^{\circ} 19' 24'' N.$ $18^{\circ} 42' 48'' E.$ og en Stage med Kost paa $57^{\circ} 19' 22'' N.$ $18^{\circ} 43' 03'' E.$, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 6/307 1924.)

1889. Finland. Bottniske Bugt. Etukari Anduvningsbaake. Topbetegnelse forandret.

(U. f. s. Nr. 29/462. Helsingfors 1927.)

Den firkantede Topbetegnelse paa *Etukari* Baake paa $65^{\circ} 40' 40'' N.$ $24^{\circ} 12' 48'' E.$ er forandret til diamantformet.

(E. f. S. Nr. 31/1353 1927.)

1890. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Svartgrund. Baake ødelagt.

(U. f. S. Nr. 29/464. Helsingfors 1927.)

Svartgrund Baake paa $63^{\circ} 43' 25'' N.$ $22^{\circ} 40' 00'' E.$ er ødelagt. Baaken vil ikke blive genopført iaar.

1891. Finske Bugt. Hogland WSW. Drivende Vrag.

(U. f. S. Nr. 29/459. Helsingfors 1927.)

Vraget af et mindre, kærtret Sejlskib er observeret drivende c. 20 Sm WSW. for *Hogland* N.-Pynt.

Hogland N.-Pynt: c. $60^{\circ} 06',5 N.$ $26^{\circ} 57',5 E.$

1892. **Finland. Finske Bugt. Indløbet til Porkkala. Stora Träskö. Fyr forandret.**
(U. f. S. Nr. 29/457. Helsingfors 1927.)
I *Stora Träskö* Fyr paa $59^{\circ} 57' 05''$ N. $24^{\circ} 22' 36''$ E. er indlagt en ny Lysvinkel med afvekslende hvidt og rødt Lys mellem Pejlingerne c. 321° og c. 325° .
1893. **Finland. Finske Bugt. Orregrund. Baake atter opført.**
(U. f. S. Nr. 29/458. Helsingfors 1927.)
Orregrund E.-lige Baake paa $60^{\circ} 16' 19''$ N. $26^{\circ} 26' 24''$ E. er atter opført.
(E. f. S. Nr. 42/1809 1927.)
1894. **Rusland. Finske Bugt. Lavansaari. Lystønde bortdrevet.**
(U. f. S. Nr. 29/460. Helsingfors 1927.)
Lystønden Lavansaari paa c. $60^{\circ} 08'$ N. $27^{\circ} 52'$ E. er bortdrevet fra Station.
1895. **Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Store Kronstadt Red. Miljutin Bølgebryder N. Oplysning om Lystønde.**
(N. f. S. Nr. 43/4703. Berlin 1927.)
Den hvide *Lystønde* paa c. $59^{\circ} 59',_1$ N. $29^{\circ} 41',_5$ E. viser nu hvidt Et-Blink hver $3,5^s$.
1896. **Polen. Danzig Bugt. Neufahrwasser Anduvning. Vrag afmærket.**
(U. f. S. Nr. 43/3570. Stockholm 1927.)
Vraget af et Sejlskib ligger sunket i 10 m Vand paa $54^{\circ} 26' 02''$ N. $18^{\circ} 39' 14''$ E., i Nærheden af Anduvningslystønden *Neufahrwasser*. En lille grøn Tønde med Ballon afmærker Vragstedet.
1897. **Polen. Danzig Bugt. Hela. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 44/4799. Berlin 1927.)
E. f. S. Nr. 42/1811 1927 annulleres og erstattes med:
1. *Hela* Fyr paa c. $54^{\circ} 36'$ N. $18^{\circ} 49'$ E. viser efter endt Ombygning hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 15^s , fast Lys $12,8^s$, Blink $2,2^s$. Synsvidde: 7 Sm for fast Lys og 17 Sm for Blinket.
Det midlertidige Fyr er slukket.
2. Fyret paa Hovedet af Fiskerihavnens W.-Mole paa c. $54^{\circ} 36',_2$ N. $18^{\circ} 48',_3$ E. viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 9^s , Blink 3^s , Mærke 6^s . Synsvidde: $4,5$ Sm for hvidt og 2 Sm for rødt Lys. Fyret viser rødt Lys imellem Pejlingerne 348° og 118° .
(E. f. S. Nr. 42/1811 1927. Kort. Nr. 269.)
1898. **Tyskland. Swinemünde. Undervandslydsender atter i Orden.**
(N. f. S. Nr. 44/4800. Berlin 1927.)
Undervandslydsenderen paa $8,4$ m Vand c. 60 m SW. for Lys- og Klokketønden *Swinemünde* paa c. $53^{\circ} 57'$ N. $14^{\circ} 16'$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 36/1587 1927.)
(Se Tillæg.)

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

1899. **Sverige. Sundet. Kulla Gunnarstorp W. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(U. f. S. Nr. 43/3579. Stockholm 1927.)
Vraget af Galeasen, der laa sunket paa $56^{\circ} 06' 30''$ N. $12^{\circ} 36' 15''$ E., er nu helt sønderbrudt og Vragresterne, hvorover der er $4,1$ m Vand, er drevet ind i $5,3$ m Vand paa $56^{\circ} 06' 30''$ N. $12^{\circ} 37' 00''$ E. Vragprikken med 1 grønt Flag er inddraget.
(E. f. S. Nr. 40/1720 1927.)
1900. **Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Fyrbelysning forandres. Dagmærke. Sømærke flyttes.**
Den 16. November d. A. vil Fyrbelysningen ved *Aabenraa* blive forandret, som følger:

1. Paa Kysten S. for *Aabenraa* Havn tændes paa $55^{\circ} 01' 48''$ N. $9^{\circ} 25' 31''$ E., c. 0,86 Sm S. for *Aabenraa* Kirke, et Vinkelfyr, *Sønderstrand* Vinkelfyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys c. 3^s , Mørke c. 2^s . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: c. 8,1 Sm. Hvid Træbygning. Fyret skal lyse, som følger:

- a. Grønt i Pejl. fra 252° til 255° . c. Rødt i Pejl. fra $257\frac{1}{4}^{\circ}$ til $260\frac{1}{4}^{\circ}$.
 b. Hvidt i — - 255° - $257\frac{1}{4}^{\circ}$.

Den hvide Lysvinkel leder gennem Fjorden fra *Varnæs-Hage*.

2. Paa Dækmolen for S.-Havnen tændes paa $55^{\circ} 02' 25''$ N. $9^{\circ} 25' 47''$ E. et Vinkelfyr, *Sydhavnen* Vinkelfyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys c. 3^s , Mørke c. 2^s . Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: c. 1,8 Sm. Træbygning med rød- og hvidstribet Forside. Fyret skal lyse, som følger:

- a. Grønt i Pejl. fra $311\frac{1}{4}^{\circ}$ til 321° . c. Rødt i Pejl. fra $323\frac{1}{2}^{\circ}$ til $333\frac{1}{4}^{\circ}$.
 b. Hvidt i — - 321° - $323\frac{1}{2}^{\circ}$.

Den hvide Lysvinkel leder gennem den yderste Del af Renden til *Nyhavn*.

3. N. for *Nyhavn* tændes 2 Ledefyr, *Nyhavn* Ledefyr.

Bagfyret er anbragt c. 300 m N. for Forfyret og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10,5 m. Synsvidde: c. 1,8 Sm. Pæl med rød- og hvidstribet Trekant med Spidsen nedad $55^{\circ} 02' (57'')$ N. $9^{\circ} 25' (49'')$ E.

Forfyret er anbragt paa Vejdæmningen ved N.-Enden af *Nyhavn* og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: c. 1,8 Sm. Pæl med rød- og hvidstribet Trekant med Spidsen opad. Fyrene overet i Pejling 350° leder gennem den inderste Del af Renden til *Nyhavn*.

4. Den nuværende røde, faste Ledefyrlinie ved *Gammelhavn* (tidligere *N.-Havnen*) nedlægges.

Bagfyret: $55^{\circ} 02' (33'')$ N. $9^{\circ} 25' (48'')$ E.

5. Den nuværende grønne, faste Ledefyrlinie ved *Sydhavn* bibeholdes uforandret.

Bagfyret: $55^{\circ} 02' (27'')$ N. $9^{\circ} 25' (32'')$ E.

6. Som Dagmærke gennem den yderste Del af Renden til *Nyhavn* benyttes en gul Dampskorsten paa Molen mellem *Gammelhavn* og *Sydhavn* overet med det rød- og hvidstribede Fyrhus til *Sydhavn* Vinkelfyr.

7. Samtidig med at den under Pkt. 4 nævnte nuværende røde, faste Ledefyrlinie nedlægges, vil den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa E.-Siden af det gamle Løb paa $55^{\circ} 02' (12'')$ N. $9^{\circ} 26' (18'')$ E. blive flyttet udenfor 4,9 m Pullen, saaledes at Dybden i det gamle Løb derefter vil være 5,2 m.

8. Signalfyret foran Havnekontoret ved Havnemesterboligen er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 48/2117 1925. Kort Nr. 282, 298, 241, 279 og 280. Danske Lods, Side 369 og 370. Havne-Lods, Side 9 og 10. Fyr-Fort. Nr. 398, 399 og 400. Søm.-Fort., Side 58, Tillæg Nr. 3, Side 11, Nr. 3 c.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1901. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord. Odense-Kanal. Vrag fjernet.

Mudderprammen, der laa sunket i E.-Siden af Vigepladsen ved Enden af *Odense-Kanal*, er nu fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

Odense: c. $55^{\circ} 24',5$ N. $10^{\circ} 23',2$ E.

(E. f. S. Nr. 45/1845 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1902. England. Themsen Munding. Galloper Fyrskib. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 71. Trinity House, London 1927.)

Taagesignalet i *Galloper* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 44'$ N. $1^{\circ} 58'$ E. er nu 3 Stød hver 1^m, Stød 4^s , Pause 2^s , Stød 4^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 46^s .

(E. f. S. Nr. 35/1550 1927.)

1903. England. Themsen. Tilbury Landingsbro. Midlertidigt Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 1790. London 1927.)

E. for Tidevandsbassinet er paa c. $51^{\circ} 27' N.$ $0^{\circ} 22' E.$, paa den under Bygning værende Forlængelse af *Tilbury* Landingsbro til Brug saalænge Arbejdet staar paa, installeret en Klokke, hvormed der gives følgende Taagesignal hver 30^s , 3 Slag 3^s , Pause 3^s , 3 Slag 3^s , Pause 3^s , 3 Slag 3^s , Pause 15^s . Signalet gives som et Tillæg til øvrige Taagesignaler, der afgives fra *Tilbury* Færgeleje.

1904. Skotland. Firth of Forth. Kirkcaldy Bay. Forbudt Omraade frigivet.

(N. t. M. Nr. 1843. London 1927.)

Det i E. f. S. Nr. 37/1622 1927 omtalte forbudte Omraade er atter frigivet for Sejlads og de udlagte Lystønder og andre Mærketønder inddraget.

Kinghorn Ness: c. $56^{\circ} 04' N.$ $3^{\circ} 10' W.$

(E. f. S. Nr. 37/1622 1927.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1905. Frankrig. Cherbourg. Passe Ouest N. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**

(A. a. N. Nr. 115/2185. Paris 1927.)

Istedetfor den bortdrevne Andüvningslys- og Klokketønde paa c. $49^{\circ} 43' N.$ $1^{\circ} 41' W.$ er nu udlagt en rød- og sortmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3^s , Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, paa c. $49^{\circ} 42',6 N.$ $1^{\circ} 40',5 W.$ Synsvide: 8 Sm.

(E. f. S. Nr. 22/942 1927.)

1906. Frankrig. Barnouic. Fyr midlertidig slukket.

(A. a. N. Nr. 114/2149. Paris 1927.)

Barnouic Fyr paa c. $49^{\circ} 01',7 N.$ $2^{\circ} 48',4 W.$ er for Tiden slukket.**1907. England S.-Kyst. Royal Sovereign Fyrskib ombyttes midlertidig med Reservefyrskib.**

(N. t. M. Nr. 73. Trinity House, London 1927.)

Omkring den 22. November d. A. vil *Royal Sovereign* Fyrskib paa c. $50^{\circ} 43' N.$ $0^{\circ} 27' E.$ uden nærmere Meddelelser for et Tidsrum af c. 2 Maaneder midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der har samme Fyrkarakter, og som afgiver samme Taagesignaler. Fyret i Reservefyrskibet har en betydelig mindre Lysevne end Fyret i Hovedfyrskibet.

Som Dagmærke fører Reservefyrskibet paa Toppen af Masten en mindre Ballon over en større Ballon.

1908. England SW.-Kyst. Scilly Øerne. Round Island. Radiotaagesignal. Øvelses-signal midlertidig upaalideligt.

(N. t. M. Nr. 72. Trinity House, London 1927.)

Paa Grund af forskellige Forsøg med Radiotaagesignalet fra *Round Island* paa c. $49^{\circ} 59' N.$ $6^{\circ} 19' W.$ er det muligt, at der for et Tidsrum af c. 1 Maaned, fra 1. November d. A. at regne, vil ske nogle Afbrydelser med uregelmæssige Mellemrum i den normale Udsendelse af Radiotaagesignalet hver 30^m i klart Vejr.

Under Taage vil Radiotaagesignalet blive afgivet normalt.

(E. f. S. Nr. 22/946 1927.)

1909. Irland N.-Kyst. Lough Swilly. Dunree Head. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 1791. London 1927.)

I Løbet af den første Halvdel af November d. A. vil *Dunree Head* hvide, faste Fyr paa c. $55^{\circ} 12' N.$ $7^{\circ} 33' W.$ blive erstattet med nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s , Blink $0,2^s$, Mørke $1,0^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $3,6^s$. Fyret bliver ubevogtet. Iøvrigt uforandret.

1910. Irland NE.-Kyst. Rathlin Island. Rue Point. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 1842. London 1927.)

Taagesignalet ved S.-Enden af *Rathlin Island* paa c. $55^{\circ} 15' N.$ $6^{\circ} 11' W.$ er forandret til et Kanonskud hver 30^s.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1911. Frankrig. Passage de la Teignouse. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1848. London 1927.)

1. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c. $47^{\circ} 26' N.$ $3^{\circ} 04' W.$, paa N.-Siden af *Goué-Vas* og 1,58 Sm 221° fra *La Teignouse* Fyr.

2. En sort Lystønde, der viser rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s, Lys 4,5^s, Mørke 1,0^s, Lys 1,5^s, Mørke 1,0^s, er udlagt SE. for *Basse Nouvelle* og 0,7 Sm 132° fra *La Teignouse* Fyr.

3. Den sorte Spirtønde med Topbetegnelse tæt SE. for *Basse Nouvelle* og c. 0,45 Sm SE. for *La Teignouse* Fyr er inddraget.

1912. Portugal S.-Kyst. Punta da Baleira. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1826. London 1927.)

Punta da Baleira røde, faste Fyr paa c. $37^{\circ} 05' N.$ $8^{\circ} 16' W.$ er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 20^s, Lys 12,5^s, Mørke 2,5^s, Lys 2,5^s, Mørke 2,5^s. Synsvidden er forøget til 7 Sm.

1913. Marokko. Casablanca. Trafiksignaler.

(N. t. M. Nr. 1802. London 1927.)

Følgende Trafiksignaler vedrørende Skibe, der ønsker at løbe ind i Havnen om Dagen, hejses, naar det er nødvendigt, paa en Flagstang paa et Taarn paa Tværmolen:

- a. De internationale Signalflagge FQ: Indsejling er farlig.
- b. Et rødt Flag: Lods ude af Stand til at komme ud; Indsejling er farlig, vær forsigtig.
- c. To røde Flag, lodret for hinanden: Indsejling er forbudt.

Skibe bør kun forsøge at sejle ind uden Lods, hvis det pr. Signal meddeles, at Indsejling er mulig.

De tidligere Regler for Indsejling om Natten er stadig i Kraft.

Casablanca: c. $33^{\circ} 37' N.$ $7^{\circ} 36' W.$

1914. Nova Scotia S.-Kyst. Barrington Bugt. Klokketønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1812. London 1927.)

En rød Klokketønde er udlagt paa c. $43^{\circ} 28' N.$ $65^{\circ} 30' W.$, c. 0,5 Sm W. for *Cat Point* og 1,57 Sm 295° fra *Baccaro Point* Fyr.

1915. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Boston Fyrskib forandret.

(N. t. M. Nr. 41/3897. Washington 1927.)

Boston Fyrskib paa c. $42^{\circ} 20' N.$ $70^{\circ} 45' W.$ viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s. Iøvrigt uforandret.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1916. Mexiko. Puerto Mexico. Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1836. London 1927.)

Puerto Mexico Ledefyr er forandret, som følger:

a. Forfyret paa c. $18^{\circ} 08' N.$ $94^{\circ} 24' W.$, c. 0,425 Sm NE. for *Picho Point*, viser nu hvidt, fast Lys. Synsvidde: 11 Sm.

b. Bagfyret, c. 0,15 Sm SE. for Forfyret, viser nu hvidt, fast Lys. Synsvidde: 13 Sm.

1917. **Argentina. Rio de la Plata. Banco Chico. Tønde findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1809. London 1927.)
Den sorte Spidstønde, der tidligere var udlagt paa c. 34° 47' S. 57° 35' W., ved NW.-Spidsen af *Banco Chico*, findes ikke mere.
1918. **Chile. Canal Chacao. Bajo España. Lystønde udlagt. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1819. London 1927.)
1. En Lystønde er udlagt paa c. 41° 46' S. 73° 42' W., ved SE.-Kanten af Grunden og 0,75 Sm 152° fra *Caremapu* Kirke.
2. a. En Grund med 5,5 m Vand er fundet 0,9 Sm 148° fra *Caremapu* Kirke.
b. En Grund med 4,6 m Vand er fundet 1,2 Sm 212° fra *Caremapu* Kirke.
(E. f. S. Nr. 19/798 1927.)
1919. **Chile. Iquique Red. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1828. London 1927.)
Et Skær med 7,3 m Vand er fundet paa c. 20° 12' S. 70° 10' W., 0,19 Sm 354° fra *Iquique Island Fyr*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1920. **Frankrig. Golfe Juan. Oplysning om Fyrbelysning.**
(A. a. N. Nr. 115/2184. Paris 1927.)
Golfe Juan Fyr paa c. 43° 33',9 N. 7° 04',3 E. er slukket, og som Erstatning er tændt et nyt Fyr, *Vallauris*, paa c. 43° 34',1 N. 7° 03',7 E., 350 m S. for Observatoriet. Det nye Fyr viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8 s., Lys 4,5 s., Mørke 1 s., Lys 1,5 s., Mørke 1 s. Flammens Højde: 166 m. Synsvidde: 22 Sm for hvidt, 16 Sm for rødt og 15 Sm for grønt Lys. Et 15½ m højt, hvidt, firkantet Taarn. Fyret lyser, som følger:
a. Grønt i Pejll. fra 265° til 305°. d. Hvidt i Pejll. fra 337° til 345°.
b. Hvidt i — - 305° - 310°. e. Grønt i — - 345° - 45°.
c. Rødt i — - 310° - 337°.
1921. **Sicilien E.-Kyst. Porto di Riposto. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 216/419. Genua 1927.)
Porto di Riposto Fyr paa c. 37° 44' N. 15° 13' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s. Synsvidde: 11 Sm.
(E. f. S. Nr. 34/1504 1927.)
1922. **Grækenland E.-Kyst. Morea SE.-Pynt. Kap Malea Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 43/3623. Stockholm 1927.)
Kap *Malea* Fyr paa c. 36° 27' N. 23° 12' E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s. Synsvidde: 15 Sm. Iøvrigt uforandret.
1923. **Tunis. Kap Bon Anduvning. Zembretta. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 115/2183. Paris 1927.)
Paa den lille Ø *Zembretta*, ESE. for *Zembra*, er paa c. 37° 06',7 N. 10° 52',6 E. tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2,5 s., Mørke 1,5 s. Flammens Højde: 55 m. Synsvidde: 12 Sm. Et 8 m højt, hvidt Taarn. Fyret gaar i Skjul af *Zembra* imellem Pejlingerne 99° og 124°.
1924. **Algier. Kap Matifou Fyr. Lysevne forøget.**
(A. a. N. Nr. 114/2150. Paris 1927.)
Lysevnen i Kap *Matifou* Fyr paa c. 36° 48',8 N. 3° 14',9 E. er forøget til 30 Sm.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1925. **Kina. Yangtze Kiang Indløb. North Channel. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 1749. London 1927.)
Fyrene paa Fyrskibet *Drinkwater* c. 31° 25' N. 121° 49' E. og Lystønden *Liuchiao* c. 31° 28' N. 121° 43' E. er for Tiden slukket.

1926. **Kina. Yangtze Kiang. Whangpoo Floden Indløb. Fyrhelysning upaalidelig.**
(N. t. M. Nr. 1748. London 1927.)
Opmærksomheden henledes paa, at *Woosung* Ledefyr og Lystønderne *Woosing Spit*, *Lismore* og *Quarantine* er upaalidelige.
Woosung: c. 31° 23' N. 121° 30' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1927. **England. Flyvebaade til Ankers. Lanterneføring om Natten.**
(N. t. M. Nr. 1729. London 1927.)
Engelske Flyvebaade fører om Natten til Ankers en klar Lanterne og 1 m over denne tillige en rød Lanterne. De to Lanterner skal være synlige hele Horisonten rundt i en Afstand af mindst 1 Sm.
1928. **England. Oplysning om Radiopejlstation.**
(N. t. M. Nr. 1813. London 1927.)
Lizard Radiopejlstation, Kaldesignal BVY, vil paa Grund af Eftersyn blive lukket for et Tidsrum af 5 Dage fra den 7. November d. A. Ingen yderligere Meddelelser vil fremkomme.
c. 49° 59' N. 5° 12' W.
1929. **Tyskland. Oplysning om Stormvarselstationer.**
(N. f. S. Nr. 43/4777, 43/4778 og 43/4779. Berlin 1927.)
Rügenwaldermünde Stormvarselstation paa c. 54° 27' N. 16° 23' E. viser som Natsignal en rød Lanterne fra SE.-Siden af Lodsvagtshuset. Lanteren er ikke synlig fra Søen.
Nest Stormvarselstation paa c. 54° 16' N. 16° 05' E. viser som Natsignal en rød Lanterne fra Raaen paa Stormvarselmasten.
Ahlbeck Stormvarselstation paa c. 53° 56' N. 14° 12' E. viser ved hvert Stormvarsel om Natten en rød Lanterne.

Tillæg.

I. Østersøen.

1930. **Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Hadde-Rev. Sømærke bortdrevet.**
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Hadde-Rev* paa 55° 04' (39") N. 14° 41' (55") E. er bortdrevet. Et nyt Sømærke vil blive udlagt til Erstatning, saa snart Vejret tillader det.
1931. **Estland. Moon-Sund. Rukeraga (Rukkirahu). Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 14/35. Reval 1927.)
Rukeraga Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, lyser nu, som følger:
a. Hvidt i Pej. fra 131½° til 107°. c. Hvidt i Pej. fra 197° til 283½°.
b. Rødt i — - 107° - 197°. d. Rødt i — - 283½° - 13½°.
c. 58° 54',₃ N. 23° 21' E.
(E. f. S. Nr. 33/1637 1924. Kort. Nr. 268.)
1932. **Letland. Libau Havn. Midterste Indløb. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 17/24. Riga 1927.)
Paa Enden af den S.-lige Bølgebryder ved midterste Indløb til Havnen er paa c. 56° 32',₂ N. 20° 57',₉ E. tændt et Fyr, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 9,₈ m. Synsvidde: 6 Sm. Et c. 4 m højt Jernstativ.
(Kort Nr. 269.)

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

1933. Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning midlertidig upaalidelig. Midlertidigt Signal.

Afmærkningen i *København Søndre Havn* W. for det 7 m dybe Løb, som fører fra *Islands Brygge* til *Teglværkshavnen*, kan paa Grund af igangværende Uddybningsarbejder ikke forventes at være paa Plads under disse Arbejder, hvis Varighed anslaaes til c. 3 Maaneder.

Da Uddybningsmaskinen i en Del af Tiden arbejder i Munden af Løbet ind til *Frederiksholms Havn*, tilraades det Skibe, som agter at benytte dette Løb, at tilkendegive dette ved at hejse et Flag paa Fortoppen som Signal for Uddybningsmaskinen til at hale bort.

c. $55^{\circ} 39',_2$ N. $12^{\circ} 33',_8$ E.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Havne-Lods, Side 102.)

1934. Danmark. Sundet. Prøvesten W. Dybde over Kloakledning aftaget.

Som Følge af at Kloakledningen W. for *Prøvesteen* Fort paa $55^{\circ} 40'$ ($46''$) N. $12^{\circ} 38'$ ($09''$) E., c. 135 m E. for Taarn II, har hævet sig, er det blevet nødvendigt paa dette Sted at reparere Ledningen, hvorved Dybden, der over denne hidtil har været 2,5 m, kun bliver 1,5 m.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210.)

1935. Danmark. Smaalands-Farvandet. Stege NW. Slæbedamper sunket.

En Slæbedamper, hvorfra Skorstenen rager over Vandet, ligger sunket i den gravede Rende c. 2000 m NW. for *Stege* Havn. c. $54^{\circ} 59',_8$ N. $12^{\circ} 15',_8$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1936. Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Odden Havn. Fyr forandret.

Det grønne, faste Fyr paa *Odden* Havn N.-Moles Hoved paa $55^{\circ} 58'$ ($25''$) N. $11^{\circ} 22'$ ($15''$) E. er forandret til at vise hvidt og grønt Et-Blink hver 4^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: c. 6 Sm. Et firkantet, 4,5 m højt, mørkebrunt Taarn. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 135° til 146° . c. Grønt i Pejl. fra 259° til 315° .

b. Hvidt i — - 146° - 259° .

(Kort Nr. 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 189. Havne-Lods, Side 138. Fyr-Fort. Nr. 217.)

1937. Danmark. Kattegat. Munke-Grunde. Sømærke i Uorden.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Munke-Grunde* paa $55^{\circ} 57'$ ($40''$) N. $10^{\circ} 58'$ ($05''$) E. mangler for Tiden den øverste Kost. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1938. Nordsøen. Drivende Vrag.

(Telegram fra tysk Dampner „Hanna Cords“.)

Den 30. Oktober 1927. Vraget af Sejlskibet „*Ingomar*“, forladt af Mandskabet. c. $56^{\circ} 43'$ N. $5^{\circ} 13'$ E.

1939. Danmark. Thyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

Lys- og Fløjtetønder *Thyborøn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er for Tiden slukket, men vil, saasnart Vejret tillader det, atter blive tændt.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1926
12/577 *Wustrow NW. Vraget af Motorskonnert „Gaarden“.*
46/2127 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sømærker udlagt til Forsøg.*
48/2183 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Midlertidigt Fyr tændt.*
- 1927
11/406 *Finland. Åbo Skærgaard. Fyr midlertidig slukket.*
16/614 } *Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder.*
41/1760 } *Advarsel. Fyr holdes midlertidigt slukket.*
16/602 *Sverige. Öland W-Kyst. Stora Rör. Havnefyr midlertidig borttaget.*
16/603 *Sverige. Gotland NE.-Kyet. Bungenäs. Nyt Fyr tændes.*
16/616 *Rusland. Finske Bugt. Seiskari N. Vrag.*
18/703 *Sverige. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
25/1084 *Tyskland. Rügen E. Stubbenkammer. Afmærkning forandres.*
27/1157 *Estland. Finske Bugt. Vulfö NW. Lys- og Fløjtefyende udlagt til Forsøg.*
28/1200 *Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib forandres.*
29/1250 *Tyskland. Kieler-Fjord. Stollergrund. Skydeskive udlagt. Advarsel.*
33/1439 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarm Fyr forandres.*

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

- 1926
22/992 *Sverige. Sundet. Skanör. Indsejlingsrende. Dybde aftaget.*
33/1482 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Udvidelsesarbejder. Midt. Fyrbelysning.*
42/1877 *Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod Stenfiskeri.*
- 1927
1/16 *Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke udlagt.*
2/67 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Afmærkning midlertidig fjernet.*
8/286 *Danmark. Sundet. Lous-Flak. Vrag forgæves eftersøgt.*
8/313 } *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrskibet Drogden flyttet midlertidigt. Midlertidig Afmær-*
36/1588 } *ning. Signal fra Uddybningsmaskinen.*
9/359 *Danmark. Sundet. Drogden. Sønder-Dyb. Afmærkning ved Losseplads. Advarsel.*
14/524 } *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
34/1484 }
15/565 *Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Avernakø W. Vrag.*
24/1030 *Danmark. Sundet. Middelfrunds-Fort Fyr. Taagesignal forandres.*
28/1203 *Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Oplysninger om Vrag.*
37/1615 } *Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Rammingsarbejder. Advarsel. Signaler.*
43/1854 }
43/1855 *Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Nykirke. Fyr tændes.*
44/1900 *Danmark. Lille Bælt. Aabenraa. Fyrbelysning forandres. Dagmærke. Sømærke flyttes.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1926
33/1435 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev. Vrag af Motorsmakke „Agra“.*
36/1620 *Danmark. Kattegat. Læsø-Trindel Fyrskib. Fyr tændes forsøgsvis i diset Vejr.*

- 1926**
 39/1719 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund S.* Gennemsejlingsaabning i Jernbanebro flyttes.
 47/2172 *Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord.* Vrag.
 49/2235 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Ebbelykke-Rev W.* Vrag.
- 1927**
 2/69 *Danmark. Kattegat. Skagen.* Lodsdamper inddraget.
 4/150 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Havnemole forlænges. Særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny Havnemole under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 8/289 *Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund.* Jernbanebro under Ombygning. Advarsel.
 11/437 *Danmark. Kattegat. Søby Havn.* Fyr midlertidig slukket.
 14/546 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.
 18/720 *Sverige. Kattegat.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 20/838 *Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand.* Fyrerne *Lilla Varholmen, Hällsö* og *Stuvö* forandres.
 40/1751 *Danmark. Kattegat. Anholt-Knob* Fyrskib. Radiotaagesignal oprettes.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1926**
 41/1836 *England. Humber.* Skibsfartshindring.
- 1927**
 6/217 *Norge. Lister. Brekneholmen* Fyr ødelagt.
 17/682 *England E.-Kyst.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 24/1042 *Danmark. Horns-Rev* Fyrskib. Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbringes.
 29/1271 *Tyskland. Elben. Elbe I* Fyrskib flyttes.
 29/1272 *Tyskland. Elben.* Afmærkning forandres.
 35/1552 *England. The Woud* og *Haisborough Gat.* Fyrbelysning forandres.
 35/1553 *England. Smith's Knoll* og *South Scroby.* Afmærkning forandres midlertidig.
 42/1822 *Skotland. Mundingen af Firth of Forth.* Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.
 42/1824 *Skotland. Rattray Head.* Taagesignal midlertidig upaalideligt.

Island og Færøerne.

- 1926**
 23/1044 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik.* Ny Mole opføres. Uddybning.
 32/1423 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik.* Midlertidigt Fyr tændt.
- 1927**
 32/1404 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Gerdartangi* Fyr forandres.
 32/1406 *Island E.-Kyst. Ædarsteinn* Fyr forandres.
 32/1407 *Island E.-Kyst. Hornafjörðr. Hvanney* Fyr forandres.
 36/1609 *Island W.-Kyst. Faxaflói.* Oplysning om Vrag. Fyr midlertidig forandret. Sejlansvisning.
 41/1781 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Heimaey* Havn. *Hørgeyrimole* forlænges. Advarsel.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 9. November 1927.

Nr. 45.

„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, staaer disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

1940. Sverige. Stockholm Skærgaard. Huvudskærleden. Tärngrundet Stangbaake i Uorden.

(U. f. s. Nr. 44/3657. Stockholm 1927.)

Topbetegnelsen paa *Tärngrundet* Stangbaake paa $58^{\circ} 58' 54''$ N. $18^{\circ} 34' 52''$ E. er blæst ned. Baaken vil blive repareret i Begyndelsen af Foraaret 1928.

1941. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Skibsfartshindring.

(U. f. s. Nr. 44/3656. Stockholm 1927.)

Den 28. Oktober 1927. *Tysk* Damper *Gillhausen* rapporterer at have stødt paa en Undervandshindring paa c. $60^{\circ} 17,5'$ N. $19^{\circ} 03,0'$ E., c. 4 Sm ENE. for *Understen* Fyr. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1942. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Ajos W.-Pynt. Lodshus nedbrændt. Fyr slukket.

(U. f. s. Nr. 44/3662. Stockholm 1927.)

Ajos hvidmalede Lodshus paa c. $65^{\circ} 40'$ N. $24^{\circ} 31'$ E. er nedbrændt, hvorfor Fyret, der var anbragt paa Huset, indtil videre er slukket.

1943. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 44/3663 og 44/3664. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:

Plevna c. $65^{\circ} 26'$ N. $24^{\circ} 22'$ E. *Nahkiainen* c. $64^{\circ} 36'$ N. $23^{\circ} 51'$ E.

1944. Finland. Ålandsøerne. Enskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 30/469. Helsingfors 1927.)

Enskär Fyr paa $60^{\circ} 07' 14''$ N. $20^{\circ} 34' 38''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Samtidig er den runde Fyrbaake ombyttet med en ottekantet Fyrbaake. Iøvrigt uforandret.

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

1945. Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort Fyr. Forandring af Taagesignal udsat.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/1843 1927 meddeles, at den deri nævnte Forandring af Taagesignalet ved *Middelgrunds-Fort* Fyr paa $55^{\circ} 43' 14''$ N. $12^{\circ} 40' 13''$ E. er udsat, formentlig c. 1 Maaned.

(E. f. S. Nr. 42/1843 1927. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 264. Fyr-Fort Nr. 274.)

- 1946. Danmark. Smaalands-Farvandet. Stege NW. Slæbedamper hævet.**
Slæbedamperen, der laa sunket i den gravede Rende c. 2000 m NW. for *Stege* Havn, er fjernet. c. 54° 59,8' N. 12° 15,8' E.
(E. f. S. Nr. 44/1935 1927.)
- 1947. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.**
Ved Opmaalningen den 30. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,5 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 5,3 m i W.-Siden af Renden. c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.
(E. f. S. Nr. 40/1750 1927.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1948. Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib. Radiotaagesignal oprettes.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/1751 1927 meddeles, at Oprettelsen af det deri omtalte Radiotaagesignal ombord i Fyrskibet *Anholt Knob* paa c. 56° 46' N. 11° 52' E. ventes at finde Sted i sidste Halvdel af indeværende Maaned.
I Fyrskibet vil blive anbragt en Mast saavel agten for som foran for Fyrmasten; den høje Stang over Fyrmasten bortfalder.
(E. f. S. Nr. 40/1751 1927. Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 212. Fyr-Fort Nr. 113.)
- 1949. Danmark. Kattegat. Læsø NE.-Ende. Syr-Odde. Baake atter opført.**
Den sorte Stangbaake med Ballon, *Syr-Odde*, paa 57° 18' (42") N. 11° 11' (55") E. er atter opført og i Orden.
(E. f. S. Nr. 41/1799 1927.)
- 1950. Sverige. Kattegat. Böttö Fyr N. t. W. Vrag.**
(U. f. s. Nr. 44/3745. Stockholm 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/1657 1927 meddeles, at det deri omtalte Vrag af tremastet Skonnert *Mary* efter at være blevet hævet under Bugseringen atter er sunket i 34 m Vand paa 57° 39' 10" N. 11° 43' 12" E., tæt N. t. W. for *Böttö*. Mindste Dybde over Vraget er 16 m.
(E. f. S. Nr. 38/1657 1927.)
- 1951. Sverige. Kattegat. Göteborg-Marstrand. Fyrene Lilla Varholmen, Hällsö og Stuvö forandret.**
(U. f. s. Nr. 44/3679. Stockholm 1927.)
Lysstyrken i Ledelinierne i nedennævnte Ledefyr er forøget saaledes, at Synsvidderne er forøget som anført. Samtidig er Lysvinklen indskrænket til c. 8°, c. 4° paa hver Side af Ledelinien:
1. *Lilla Varholmen södra*. 57° 42' 19" N. 11° 42' 27" E. — 14 Sm.
2. *Lilla Varholmen norra*. 57° 42' 21" N. 11° 42' 22" E. — 16 Sm.
3. *Hällsö*. 57° 44' 00" N. 11° 39' 48" E. — 10 Sm.
4. *Stuvö*. 57° 44' 21" N. 11° 39' 26" E. — 13 Sm.
I Forbindelse med ovennævnte Forandringer er der indlagt røde og grønne Lysvinkler i *Hällsö* Fyr saaledes, at dette lyser som følger:
a. Grønt i Pej. fra c. 168° til c. 177°. d. Grønt, uforstærket i Pej. fra c. 209° til c. 241°.
b. Hvidt i — - c. 177° - c. 185°. e. Hvidt, — i — - c. 241° - c. 257°.
c. Rødt i — - c. 185° - c. 209°. f. Rødt, — i — - c. 257° - c. 280°.
Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys.
Iøvrigt er Fyrene uforandret.
(E. f. S. Nr. 20/838 1927. Danske Lods, Side 218.)
- 1952. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Sælhundeholm-Løb*: 4,2 m, i *Gauseholm-Løb*: 2,2 m, i *Svaneholm-Løb*: 1,0 m og i *Kobberø-Løb*: 2,9 m. Der er saaledes for Tiden 6,0 m Dybde ind til *Thyborøn* Havn og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
(E. f. S. Nr. 41/1800 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1953. Grønland W.-Kyst. Godthaab Skibshavn. Skær.

Et Skær med 4 m Vand ved Springtidslavvande er fundet paa $64^{\circ} 10' (30'') \text{ N. } 51^{\circ} 43' (15'') \text{ W.}$, c. 50 m W. for det Skær, som er angivet i Kortet paa det Sted, hvor Dybden er opgivet til 10 Favne (c. 19 m).

(Kort Nr. 145.)

1954. Danmark. Thyborøn Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

Lys- og Fløjtetønden *Thyborøn* paa c. $56^{\circ} 43' \text{ N. } 8^{\circ} 10' \text{ E.}$ er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 44/1939 1927.)

1955. Holland. Ems. Oostfriesche Gaatje. Vrag fjernet. Afmærkning forandret.

(B. a. Z. Nr. 247/2764. 's-Gravenhage 1927.)

1. Vraget i *Oostfriesche Gaatje* er fjernet.

2. Rød Lystønde *G F I* er inddraget.

3. Rød Lystønde *G G* er flyttet til $53^{\circ} 19' 39'' \text{ N. } 7^{\circ} 01' 10'' \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 29/1273 1927.)¹

1956. Holland. Hoek van Holland. Oplysning om Taagesignal.

(B. a. Z. Nr. 245/2755 's-Gravenhage 1927.)

Taagehornet ved *Hoek van Holland* er erstattet med en Sirene. Signalet iøvrigt uforandret. c. $51^{\circ} 59,2' \text{ N. } 4^{\circ} 05' \text{ E.}$

1957. England. Themsen. Anduvning. Tønder inddraget.

(N. t. M. Nr. 1891. London 1927.)

Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:

1. Rød Stumtønde *South Knock* (Observationstønde) paa c. $51^{\circ} 35' \text{ N. } 1^{\circ} 32' \text{ E.}$

2. Sort Spidstønde *South-west Shingles* paa c. $51^{\circ} 29' \text{ N. } 1^{\circ} 13' \text{ E.}$

3. Sort Spidstønde *East Shoebury* paa c. $51^{\circ} 31' \text{ N. } 0^{\circ} 56' \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 32/1399 1927.)

1958. England. Themsen Anduvning. Edinburgh Fyrskib flyttet.

(N. t. M. Nr. 1903. London 1927.)

Edinburgh Fyrskib er flyttet $0,075 \text{ Sm SE.}$ efter og ligger nu paa c. $51^{\circ} 33' \text{ N. } 1^{\circ} 16' \text{ E.}$, $1,53 \text{ Sm } 12^{\circ}$ fra *N. Shingles* Baake.

1959. England. Great Yarmouth Anduvning. Hewett Channel. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 1930. London 1927.)

En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^{s} , er udlagt c. 55 m 235° fra Vraget af Fiskerdamperen *Golden Strand*, der ligger sunket paa $52^{\circ} 34' 00'' \text{ N. } 1^{\circ} 47' 53'' \text{ E.}$, c. $2\frac{1}{4} \text{ Sm E.}$ for Indløbet til *Great Yarmouth* Havn.

1960. England. Caister Red. Caister Shoal udvidet sig. Sømærke flyttet.

(N. t. M. Nr. 76. Trinity House, London 1927.)

Som Følge af, at *Caister Shoal* har udvidet sig E.-efter, er den sorte Spidstønde med Ballon, *North Caister Buoy*, flyttet c. 55 m E. efter, saa den nu ligger i 19 m Vand $2,32 \text{ Sm } 40\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *East Caister Kirke*. c. $52^{\circ} 41' \text{ N. } 1^{\circ} 46' \text{ E.}$

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

1961. England S.-Kyst. Isle of Wight. Bembridge Ledge. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1888. London 1927.)

En sort og hvidternet Stumtønde mærket „*Bembridge*“ er udlagt paa c. $50^{\circ} 41' \text{ N. } 1^{\circ} 03' \text{ W.}$, $1,82 \text{ Sm } 133\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *St. Helen Fort* Fyr.

- 1962. England S.-Kyst. Southampton Water. Calshot Lysflaade midlertidig ombyttet.**
(N. t. M. Nr. 1909. London 1927.)
Calshot Lysflaade, paa c. 50° 48' N. 1° 17' W., ved E.-Siden af Løbet, c. 1,15 Sm SE. for *Calshot Castle*, er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde, mærket *Calshot*, og som viser hvidt Et-Blink hver 7^s, Blink 2^s, Mørke 5^s.
- 1963. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Duke Rock. Sømærke midlertidig ind-draget.**
(N. t. M. Nr. 1910. London 1927.)
Den sorte Spidstønde *Duke Rock* paa c. 50° 20' N. 4° 08' W., c. 0,3 Sm N. for E.-Enden af den ydre Bølgebryder, er midlertidig inddraget.
- 1964. England SW.-Kyst. Wolf Rock. Taagesignal atter i Orden.**
(N. t. M. Nr. 1861. London 1927.)
Taagesirenen ved *Wolf Rock* Fyr paa c. 49° 57' N. 5° 48' W., c. 8 Sm SW. for *Lands End*, er atter i Orden og Taagesignalet afgives normalt.
(E. f. S. Nr. 37/1625 1927.)
- 1965. Irske Hav. Drivende Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1932. London 1927.)
Den 29. Oktober 1927. Vraget af et mindre Sejlskib, forladt af Mandskabet. c. 54° 22' N. 4° 20' W., ud for NE.-Kysten af *Isle of Man*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1966. Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1873 og 1932. London 1927.)
Den 23. Oktober 1927. Vraget af forladt Skonnert *Maurice R. Thurlow* med Trælast. c. 38° 50' N. 66° 57' W.
Den 1. November 1927. Vraggods c. 50° 22' N. 34° 30' W.
- 1967. Frankrig. Quiberon Bugt. Passage du Beniguet Anduvning. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1919. London 1927.)
Et Skær med 7,8 m Vand er fundet paa c. 47° 26' N. 2° 59' W., i den N.-lige Anduvning til *Passage du Beniguet* og 3,25 Sm 126° fra *La Teignouse* Fyr.
- 1968. Spanien NW.-Kyst. Kap Finisterre. Radiotaagesignal gives atter.**
(A. a. l. N. Nr. 41/1090. Madrid 1927.)
Radiotaagesignalet paa Kap *Finisterre* er atter traadt i Virksomhed. c. 42° 53' N. 9° 16' W.
(E. f. S. Nr. 30/1348. 1927.)
- 1969. Spanien S.-Kyst. Rio Guadalquivir. Bonanza Fyr forandret.**
(A. a. l. N. Nr. 42/1109. Madrid 1927.)
Bonanza Fyr paa 36° 47' 50" N. 6° 20' 10" W. viser nu hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,4^s, Mørke 0,6^s. Synsvide: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.
- 1970. Nova Scotia SE.-Kyst. Flying Point Shoals. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1915. London 1927.)
Den røde Klokketønde paa c. 45° 12' N. 61° 13' W., c. 1¼ Sm S. for *Hog Island* Fyr, er ombyttet med en rød Fløjtetønde.
- 1971. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Cornfield Fyrskib forandret.**
(N. t. M. Nr. 1925. London 1927.)
Cornfield Fyrskib paa c. 41° 13' N. 72° 22' W. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12 Sm. Hvis Fyret, der er anbragt paa Formasten, kommer i Uorden, tændes et Fyr Mage til paa Stormasten. Fyrskibet fører en rød Ankerlanterne forude og et hvidt, fast Lys agterude. Taagesignalet er uforandret. Fyrskibet har 2 røde Tremmeværksmaster med sort Fyrgalleri. Skroget er rødmalet og paa begge Sider mærket „*Cornfield*“.

1972. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Tucker Beach. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1902. London 1927.)
Det hvide og røde, faste, Fyr med Gruppe-Blink paa c. 39° 30' N. 74° 17' W., c. 1¼ Sm NE. for N.-Siden af Indløbet til *Little Egg Inlet*, er nedlagt.

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

1973. Venezuela. Paraguana Halvo. Punta Macolla. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 42/4026. Washington 1927.)
Punta Macolla Fyr paa c. 12° 06' N. 70° 13' W. lyser nu regelmæssigt. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 8^s, Flammens Højde: 40 m. Synsvide: 17 Sm.
1974. Argentina. Punta Bajos S. Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 1899. London 1927.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa 42° 23' 14" S. 63° 35' 45" W. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s, Blink 1^s, Mørke 6^s, Blink 1^s, Mørke 6^s, Blink 1^s, Mørke 15^s. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 16 Sm. En fir-kantet, 27 m høj, sort Tremmeværksbaake. Fyret bliver ubevogtet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1975. Italien W.-Kyst. Civita Vecchia. Skær.
(N. t. M. Nr. 1878. London 1927.)
Et Skær med 6,4 m Vand er fundet i den W.-lige Inderhavn 0,12 Sm 106° fra det hvide Gruppe-Blinkfyr SE. for *Marzocco* Fort. c. 42° 05' N. 11° 47' E.
1976. Rusland. Sorte Hav. Dniepr Flod Anduvning. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1877. London 1927.)
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt paa c. 46° 32' N. 32° 08' E., ved S.-Siden af den gravede Kanal og 1,63 Sm 199° fra Midten af den lille Ø tæt S. for Kap *Stanislav*.
1977. Marokko. Melilla. Oplysning om Fyr.
(A. a. l. N. Nr. 42/1111. Madrid 1927.)
Melilla Fyr paa 35° 17' 40" N. 2° 56' 30" W. viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 10^s.

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

1978. Forindien W.-Kyst. Kanara Kyst. Kassergod Floden Indløb W. Oplysning om Vrags Plads.
(N. t. M. Nr. 1862. London 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/1667 1927 meddeles, at Vraget af Dampskibet *Homestead* ligger sunket paa c. 12° 29½' N. 74° 52½' E., c. 1½ Sm W. for den tidligere opgivne Plads og c. 7¼ Sm W. for *Kassergod* Fort.
(E. f. S. Nr. 38/1667 1927.)
1979. Malacca Stræde. Singapore W.-lige Anduvning. Pulo Sheilo Fyr SE. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1897. London 1927.)
Et Vrag ligger sunket paa c. 1° 42' N. 102° 56' E., 5,9 Sm 149° fra *Pulo Sheilo* Fyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1980. Sunda Øerne. Sumatra N.-Kyst. Lho Seumawè. Fyr forandret.
(B. a. Z. Nr. 242/2718. s'Gravenhage 1927.)
Lho Seumawé Fyr paa c. $5^{\circ} 12,7' N.$ $97^{\circ} 08,2' E.$ viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm.
1981. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Riouw Øhav. Gelam Stræde. Lystønde udlagt.
(B. a. Z. Nr. 242/2719. s'Gravenhage 1927.)
En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s , er udlagt paa $0^{\circ} 58' 15'' N.$ $103^{\circ} 22' 45'' E.$ Synsvidde: 7 Sm. Den sorte Stump-tønde, der tidligere var udlagt paa dette Sted, er inddraget.
1982. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Banka Stræde. Frederik Hendrik Rocks. Baake opført. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1832. London 1927.)
1. En Baake med hvid Ballon er opført paa Midten af det S.-lige Skær paa $1^{\circ} 58' 12'' S.$ $104^{\circ} 57' 26'' E.$
2. Den røde Spidstønde med Topbetegnelse, som tidligere afmærkede E.-Siden af Skærene, er inddraget.
1983. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Madoera. Boera Rev. Tønde inddraget.
(B. a. Z. Nr. 242/2720. s'Gravenhage 1927.)
Den røde Spidstønde med Ballon paa c. $7^{\circ} 26,9' S.$ $113^{\circ} 01,9' E.$, ved *Boera Rev.*, er inddraget.
1984. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Saráwak. Saráwak Floden Indløb. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1856. London 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 29/1288 1927 meddeles, at det nye Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , ikke er anbragt paa Baaken, men paa c. $1^{\circ} 39' N.$ $110^{\circ} 30' E.$, tæt ved E.-Spidsen af *Moratabas Point* og $0,19$ Sm 98° fra Baaken.
(E. f. S. Nr. 29/1288 1927.)
1985. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Brunei. Tanjong Baram. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1895. London 1927.)
Tanjong Baram Fyr paa $4^{\circ} 36' N.$ $113^{\circ} 59' E.$, ved N.-Siden af Indløbet til *Sungí Baram*, viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,7^s$, Mørke $1,6^s$, Blink $0,7^s$, Mørke $7,6^s$. Et hvidt Taarn af Tremmeværk. Fyret er formærket S. for Pejling 32° .
(E. f. S. Nr. 38/1671 1927.)
1986. Siam. Siæm Bugt. Koh Tulu N. Tønde findes ikke.
(N. t. M. Nr. 1833. London 1927.)
Den røde Tønde med Topbetegnelse paa c. $12^{\circ} 35' N.$ $101^{\circ} 33' E.$, ved N.-Siden af Skærene c. $1\frac{1}{2}$ Sm N. for *Koh Tulu*, findes ikke mere.
1987. Kina. Amoy Anduvning. Chapel Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1803. London 1927.)
Chapel Island Fyr paa c. $24^{\circ} 10' N.$ $118^{\circ} 14' E.$ viser nu hvidt Gruppe-Blink, 1 Blink efterfulgt af 3 Blink hver 20^s . Synsvidde: 21 Sm. Det midlertidige Fyr er slukket.
(E. f. S. Nr. 35/1563 1927.)
1988. Kina. Yangtze Kiang. South Channel. Grund udvidet sig. Lystønde flyttet
(N. t. M. Nr. 1850. London 1927.)
Paa Grund af, at *Middle Ground* har udvidet sig, er *Upper Middle Ground* Lystønde, der nu er malet sort og viser hvidt Lys med En-Formærkelser, flyttet c. $1,1$ Sm SW. efter til c. $31^{\circ} 14' N.$ $121^{\circ} 48' E.$, $4,45$ Sm 232° fra *Hous? Island* Baake. Lystønden afmærker SW.-Siden af Løbet.
(E. f. S. Nr. 20/863 1927.)

1989. Korea W.-Kyst. Ross Island SW. Grund.

(N. t. M. Nr. 1852. London 1927.)

Et Skær med 7,3 m Vand rapporteres at ligge paa c. 33° 56' N. 124° 35' E. 28 Sm 251° fra *Ross Island* Fyr. En Dybde paa c. 40 m rapporteres at være fundet c. 2 Sm N. for forannævnte Skær.

1990. Korea E.-Kyst. Katsukan E. Skær.

(N. t. M. Nr. 1896. London 1927.)

Et Skær med 5,9 m Vand rapporteres at ligge paa 37° 28' 45" N. 129° 11' 05" E.

1991. Sakhalin SW.-Kyst. Soni Misaki S. Skær.

(N. t. M. Nr. 1908. London 1927.)

Et Skær med 2,3 m Vand rapporteres at ligge paa c. 46° 02' N. 141° 56' E., c. 0,3 Sm W. for *Uno Hana* og 1,25 Sm 167° fra *Soni Misaki* Fyr.

1992. Japan. Indlandssøen. Kanawano Ishi. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1893. London 1927.)

Paa Skæret c. 0,15 Sm NE. for *O Kabuto* og 1,475 Sm 45° fra *O Shima* trigonometriske Station er paa c. 34° 25' N. 134° 07' E tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-For-mørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm. En c. 11 m høj, rød Jerncyliner paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- N 3861 Africa. — Anchorages on the southwest coast of Africa. — Lüderitz bay. — Big bay. — Prince of Wales bay.
 N 3834 Singapore Strait. — Singapore strait—eastern portion.
 R 308 North America, East Coast. — Plans in the Gulf of St. Lawrence.
 R 2050 England, South Coast. — Approaches to Spithead.
 R 3262 North Sea, Elbe River. — Brunsbüttelkoog to Hamburg.
 R 1318 Chile. — Port of Valdivia and approaches.
 R 2069 South Pacific Ocean, New Caledonia. — Approaches to Numea.
 N Admiralty Tide Tables 1928, Standard Edition, Part I.
 N Admiralty Tide Tables 1928, Abridged Edition, Part I.
 N 1672 Eastern Mediterranean Harbours and Anchorages in the Archipelago: — Kydoniai and Moskhanesoi.
 N 1434 Adriatic Sea: — Golfo di Trieste. Porto di Trieste.
 R 640 B Africa, East Coast. — Pangani to Ras Kimbiji including approaches to Zanzibar, northern sheet.
 T Supplement No. 5 to Nova Scotia (SE. Coast) and Bay of Fundy Pilot.
 † 1672. Mediterranean Sea. — Mosko risi or the Fragrant isle and Aivali bay.
 † 1434 Adriatic Sea. — Gulf of Trieste. Trieste harbour.

Tyskland:

- R 138 Nordsee, Elbmündung.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1993. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Havnemole under Bygning. Nyt Taagesignal oprettes. Midlertidig Fyrbelysning.

1. Forlængelsen af den nye E.-Mole er nu naaet ud til sit N.-ligste Punkt paa c. $56^{\circ} 09',5$ N. $9^{\circ} 13',8$ E. Herfra er en c. 100 m lang Tværmole under Bygning i W.-lig Retning. Den yderste Ende af Tværmolen er midlertidig afmærket med en klar Lanterne anbragt paa en Træmast. Flammens Højde: 6,5 m. Naar Tværmolen er færdigbygget vil E.-lige Moles gamle Fyrbygning blive flyttet ud paa det nye Hoved.

2. I Løbet af den nærmeste Tid vil der, uden nærmere Meddelelse, omtrent paa Midten af Tværmolen blive anbragt en Taagesirene, hvormed der vil blive afgivet følgende Taagesignal: To-Stød hver 30^s. Sirenen vil, naar Molehovedet er færdigt blive flyttet nærmere til Yderenden af Tværmolen.

Da Sirenen, indtil videre, maa betjenes gennem Luftledninger, vil der, hvis Sirenen skulde svigte, blive udlagt en Bugserbaad bag Molens Tværmole for med Dampfløjten at give samme Signal som Sirenen.

Saasnaar det lader sig gøre, vil der, for at undgaa Usikkerheden ved Sirenens Drift ved Strømtilførsel gennem Luftledning, blive anbragt et Søkabel ud til Molehovedet. Kablet, der skal udgaa fra det gamle E.-Molehoved, kommer til at ligge parallelt med den nye Mole og afmærkes paa det gamle E.-Molehoved af 2 Telegrafbaaker.

(E. f. S. Nr. 4/150 1927. Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 161. Havnelods, Side 17. Fyr-Fort., Side 62.)

1994. Danmark. Kattegat. Frederikshavn NE. Vrag.

Vraget af Sejlskibet *Ingomar* ligger sunket paa $57^{\circ} 27' (38'')$ N. $10^{\circ} 36' (35'')$ E. To Master og Agterenden rager over Vandet. Vraget vil blive afmærket med en Vraglystønde.

1995. Skagerrak. Drivende Vrag.

Den 7. November 1927. Et overflydt Vrag, hvorfra Masten er synlig, er observeret drivende paa c. $57^{\circ} 34' N.$ $9^{\circ} 00' E.$ Vraget vil blive eftersøgt.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 16. November 1927.

Nr. 46.

„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, 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.

1996. Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Hadde-Rev. Sømærke atter udlagt.

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Hadde-Rev* paa $55^{\circ} 04' (39'')$ N. $14^{\circ} 41' (55'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 44/1930 1927.)

1997. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.

(U. f. s. Nr. 45:3752. Stockholm 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/1941 1927 meddeles, at den deri omtalte Skibsfartshindring paa c. $60^{\circ} 17',5$ N. $19^{\circ} 03',0$ E. forgæves er eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 45/1941 1927.)

1998. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr. Lysevne forøget.

(U. f. s. Nr. 45/3751. Stockholm 1927.)
Lysevnen i *Djursten Fyr* paa c. $60^{\circ} 22' 15''$ N. $18^{\circ} 24' 21''$ E. er betydelig forøget.

1999. Sverige. Bottniske Bugt. Iggesund. Snoskärssundet. Midlertidigt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 45/3749. Stockholm 1927.)
En Stage med Kost er midlertidig udlagt paa $61^{\circ} 37' 42''$ N. $17^{\circ} 08' 06''$ E., tæt W. for en fritliggende Sten af c. 1 m Højde. Sejladsen foregaar mellem nævnte midlertidige Sømærke og den i Sundet udlagte Stage.

2000. Sverige. Bottniske Bugt. Lördagshällan. Fast Sømærke atter rejst.

(U. f. s. Nr. 45/3748. Stockholm 1927.)
Den røde Stang med 1 opadvendt Kost over 2 Kegler med Spidserne nedad paa $63^{\circ} 25' 42''$ N. $19^{\circ} 54' 04''$ E. paa Grunden *Lördagshällan*, W. t. S. for *Bonden Fyr*, er atter opført.
(E. f. S. Nr. 42/1805 1927.)

2001. Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Anduvning. Iso Kraaseli. Oplysning om Lods.

(N. f. S. Nr. 45/4934. Berlin 1927.)
Lodserne paa *Iso Kraaseli* paa c. $64^{\circ} 41'$ N. $24^{\circ} 24'$ E. kommer ogsaa ud efter Mørkets Indtræden i Tilfælde af, at der endnu er Plads paa *Roska Red*, saaledes at Skibene uhindret kan ankre der. Man skal passe, at man ikke ankrer saaledes, at man dækker Ledefyrlinien.

2002. Finland. Finske Bugt. Kotka. Hietakari Fyr forandret. Ledebaaker opført.

(N. f. S. Nr. 43/4701. Berlin 1927.)

1. I *Hietakari Fyr* paa c. 60° 23',₈ N. 27° 00',₃ E. er indlagt en ny, hvid Lysvinkel saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| a. Grønt i Pejl. fra 339° til 353°. | d. Grønt i Pejl. fra 102° til 115°. |
| b. Hvidt i — - 353° - 14°. | e. Hvidt i — - 115° - 120°. |
| c. Rødt i — - 14° - 102°. | f. Rødt i — - 120° - 134°. |

2. Følgende Ledebaaker er opført:

a. Paa *Øen Kirkkomaasaari* paa 60° 23' 33" N. 27° 01' 28" E. en hvid, firkantet Tavle, der er overet med *Hietakari Fyr* i Pejling c. 115°.

b. Paa *Øen Lelleri (Lellorin)*. Bagbaaken, en sort Rombe, paa 60° 23' 59" N. 26° 58' 23" E. Forbaaken, en sort Rombe, paa 60° 24' 03",₅ N. 26° 58' 22" E. De to Baaker er overet i Pejling c. 173°.

(Kort Nr. 276.)

2003. Estland. Moon-Sund. Lystønder inddrages.

(N. t. M. Nr. 14/36. Reval 1927.)

Lystønderne i *Moon-Sund* vil blive inddraget, saasnart der viser sig Is i Sundet. *Stapelbotten Lystønde*: c. 59° 08' N. 22° 59' E.

2004. Tyskland. Warnemünde. Oplysning om nye Taagesignaler.

(N. f. S. Nr. 46/5168. Berlin 1927.)

Istedetfor det hidtidige Taagesignal med Kanon og Klokke paa *Warnemünde W.-Mole* paa c. 54° 11' N. 12° 05' E. afgives fra den 15. November d. A., foreløbig til Prøve, følgende nye Taagesignaler:

1. Radiotaagesignal (Bølgelængde 1000 m, Rørsender Tone 900), der gives som følger: Bogstaverne WN . — — — . — — — . to Gange i 9,₀^s efterfulgt af en Pause paa 1,₃^s. Derefter gives 13 Streger, hvoraf hver har en Varighed af 1^s, mellem Stregerne er en Pause paa 0,₃^s og efter den sidste Streg en Pause paa 3,₁^s. Radiosignalet varer 30^s og gives 7 Gange i 3,₅^m, hvorefter der kommer en Pause paa 4^m. Signalgruppen paa 7 Signaler gives 8 Gange i Timen. Rørsenderen er anbragt ved Foden af Fyrtaarnet paa 54° 10' 53" N. 12° 05' 25" E.

2. Undervandstaagesignal (elektrisk Membransender, Tonehøjde 1050 Svingninger pr. Sek.). Signalet bestaar af Bogstaverne WN . — — — . hver 30^s, Tone 0,₅^s, Pause 0,₅^s, Tone 1,₆^s, Pause 0,₅^s, Tone 1,₆^s, Pause 1,₇^s, Tone 1,₆^s, Pause 0,₅^s, Tone 0,₅^s, Pause 21^s. Signalet begynder efter den sidste Prik i Radiotaagesignalet og gives uafbrudt. Membransenderen er udlagt i 12 m Vand paa c. 54° 13',₁ N. 12° 04',₆ E., W. for Ledefyrinien. Dybden over selve Membransenderen er 10 m. Pladsen er betegnet med en rød Spirtønde, mærket „Wmde“, som er udlagt c. 80 m NNE. for Membransenderens Liggeplads. Spirtønden vil den 15. ds., eller snarest muligt derefter, uden nærmere Meddelelse blive ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, mærket „Wmde“, og som skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3^s, Lys 2^s, Mørke 1^s. Lystønden ombyttes under Isforhold med en rød Lystønde uden Topbetegnelse. Membransenderen er med et Kabel forbundet til Fyrtaarnet. Kablets Beliggenhed er angivet ved Linien *Warnemünde Kirkespir* overet med en Baake med en rød- og hvidtribet Trekant med Spidsen nedad opstillet c. 170 m W. for Fyrtaarnet. — Man advares imod at ankre i Nærheden af Kablet.

3. Lufttaagesignal (elektrisk Membransender, Tonehøjde 525 Svingninger pr. Sek.). Signalet bestaar af Bogstaverne WN . — — — . hver 30^s, Tone 0,₅^s, Pause 0,₅^s, Tone 1,₆^s, Pause 0,₅^s, Tone 1,₆^s, Pause 1,₇^s, Tone 1,₆^s, Pause 0,₅^s, Tone 0,₅^s, Pause 21^s. Signalet begynder 1^s efter den sidste Tone i Undervandstaagesignalet og gives uafbrudt. Membranen er anbragt paa Baaken paa Hovedet af W.-Molen.

4. Radiotaagesignalet og Undervandstaagesignalet kan benyttes til Pejling og Afstandsbestemmelse. Antallet af Streger, der høres af Radiosignalet, indtil den første Tone af Undervandssignalet høres, giver Afstanden i Sømil fra Undervandslydsenderen.

5. Radiotaagesignalet afgives til Øvelse (Signalgruppen paa 7 Signaler 5 Gange efter hinanden) daglig fra Kl. 0800—0835, 1100—1135, 1400—1435 og 1700—1735. Undervandstaagesignalet og Lufttaagesignalet afgives ikke til Øvelse.

(E. f. S. Nr. 37/1611 1927. Kort Nr. 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

2005. Tyskland. Sliminde S. Farligt Omraade. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 45/5028. Berlin 1927.)

Inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $54^{\circ} 38',_0$ N. $10^{\circ} 02',_3$ E. c. $54^{\circ} 37',_8$ N. $10^{\circ} 08',_5$ E.
 b. $54^{\circ} 34',_5$ N. $10^{\circ} 08',_0$ E. d. $54^{\circ} 34',_5$ N. $10^{\circ} 01',_8$ E.

maa der gøres Regning paa, at der paa Bunden findes mindre Sprænglegemer, hvis Haandtering er forbundet med Livsfare. Det fraraades paa det indstændigste at ankre eller fiske i dette Omraade.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**2006. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinterperioden.**

Stagerne med Koste, der afmærker Sejllobet til *Hellerup Lystbaadehavn*, er inddraget for Vinterperioden. c. $55^{\circ} 43',_0$ N. $12^{\circ} 35',_2$ E.

2007. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde inddraget.

Klokketønden *Søndre-Flint SE*. paa c. $55^{\circ} 36'$ N. $12^{\circ} 50'$ E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1166 1927. Fyr-Fort Nr. 288.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2008. Danmark. Kattegat. Munke-Grunde. Sømærke atter i Orden.**

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Munke-Grunde* paa $55^{\circ} 57'$ ($40''$) N. $10^{\circ} 58'$ ($05''$) E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 44/1937. 1927.)

2009. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Trafikbestemmelser.

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

Af Hensyn til den Skade, der ved Skibstrafiken tilføjes Bredderne i *Randers-Fjord* paa Strækningen mellem *Randers Havn* og *Ugelhuse* indskærpes Bestemmelsen om, at Damp- og Motorskibe paa denne Strækning ikke maa gaa med større Fart end c. 5 Knob.

Randers Havn: $56^{\circ} 27',_4$ N. $10^{\circ} 02',_7$ E.

(Danske Lods, Side 150. Havne-Lods, Side 145.)

2010. Danmark. Kattegat. Frederikshavn SE. Vrag afmærket.

E. f. S. Nr. 45/1994 1927 annulleres og erstattes med:

Vraget af Sejlskibet *Ingomar* ligger sunket i 14 m Vand paa $57^{\circ} 24'$ ($45''$) N. $10^{\circ} 36'$ ($35''$) E. Agterenden af Skibet rager c. 3 m over Vandet, ligesom de to knækkede Master rager henholdsvis 6 m og 9 m over Vandet. En grøn Vragvager med 2 grønne Flag og en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt henholdsvis 25 m og 50 m NE. for Vraget.

2011. Skagerrak. Drivende Vrag forgæves eftersøgt.

Det drivende Vrag, der var rapporteret observeret paa c. $57^{\circ} 34'$ N. $9^{\circ} 00'$ E., er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 45/1995 1927.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2012. Tyskland. Nordmarsch. Oplysning om Fyr.**

(N. f. S. Nr. 44/4922. Berlin 1927.)

Lysevnen i *Nordmarsch Fyr* paa c. $54^{\circ} 38'$ N. $8^{\circ} 32'$ E. er nu 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys.

2013. Belgien. Ostende. Vrag fjernet.

(N. t. M. Nr. 1938. London 1927.)

1. Vraget af *Vindicative*, der laa sunket paa c. $51^{\circ} 14' N.$ $2^{\circ} 55' E.$, mellem Ydermolerne og c. $0,2$ Sm SE. for Indløbet, er fjernet.
2. Vraget, der laa sunket paa c. $51^{\circ} 15' N.$ $2^{\circ} 57' E.$, c. $1,2$ Sm NE. for Indløbet til *Ostende*, er fjernet.

2014. England. Southwold. Fyrtaarn ommales ikke.

(N. t. M. Nr. 61. Trinity House, London 1927.)

Southwold Fyrtaarn paa c. $52^{\circ} 20' N.$ $1^{\circ} 41' E.$ vil ikke blive ommalet, men vedbliver at være hvidt.

(E. f. S. Nr. 34/1493 1927.)

2015. England. Humber Anduvning. Newsand Lys- og Fløjtetønde ombyttes med Fyrskib.

(N. t. M. Nr. 1953. London 1927.)

Omkring den 14. November d. A. vil *Newsand* Lys- og Fløjtetønde paa c. $53^{\circ} 34' N.$ $0^{\circ} 14' E.$, c. 4 Sm E. for *Spurn Point* Fyr, uden nærmere Meddelelse blive inddraget og erstattet med *Spurn* Fyrskib, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $8,5^s$. Flammens Højde: c. 11 m.

Taa g e s i g n a l afgives med Luftmembran, To-Tone hver 20^s , Tone 2^s , Pause 2^s , Tone 2^s , Pause 14^s . Hvis Luftmembranen kommer i Uorden afgives det samme Signal med Sirene.

R a d i o t a a g e s i g n a l bestaaende af 2 Dele, det egentlige Radiotaagesignal (A) og Radiosignalet til Afstandsbedømmelse (B), afgives med en Bølgelængde paa 1000 m. Kaldesignal: MMH. Rækkevidde: c. 50 Sm.

Signalerne afgives, som følger:

- A. (1) Bogstaverne MMH afgivet med en Hastighed af 15 Ord pr. Min. (— — — — — — — — — — etc.) i 48^s .
- (2) En lang Streg (————) i $9,6^s$.
- (3) Bogstaverne MMH (— — — — —) i $2,4^s$.
Signalets Varighed (1) + (2) + (3) = 1 Min.
- (4) Pause i $14,2^s$.
- B. (5) Bogstaverne MMH (— — — — — — — — — — etc.) i $4,8^s$.
- (6) En lang Streg (————) i $1,5^s$.
- (7) Pause $1,25^s$.
- (8) En Serie af 20 Prikker med et Mellemrum af $1,25^s$.
Signalets Varighed (5) + (6) + (7) + (8) = $31,3^s$.
- (9) Pause $1^m 28,7^s$.

Derefter gentages B efterfulgt af en Pause paa $14,5^s$, hvorefter A atter begynder og saa fremdeles.

U n d e r v a n d s t a a g e s i g n a l afgives med Undervandsmembran og bestaar af Bogstaverne MMH (— — — — —) 1 Gang hver 1^m . Signalet begynder samtidig med, at den lange Streg (6) i Radiotaagesignalet B slutter. Antallet af Prikker, der tælles, indtil man hører Undervandstaagesignalet, angiver Afstanden fra Fyrskibet i Sømil.

Fyrskibet er sortmalet og paa begge Sider af Skroget mærket „*Spurn*“.

Fyret er anbragt paa en Staalmaast.

Der vil ikke finde nogen Udsendelse af Radiotaagesignalerne Sted i klart Vejr.
(Kort Nr. 264.)

2016. England. Humber Anduvning. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 1966. London 1927.)

Vraget af Dampskibet *Saltown* ligger sunket paa c. $53^{\circ} 39' N.$ $0^{\circ} 15' E.$, $4,1$ Sm 79° fra *Kilnsea* Baake. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 17^s , er udlagt c. $0,025$ Sm SE. for Vraget.

2017. England. Humber Indløb. Skibsfartshindring uskadeliggjort.

(N. t. M. Nr. 1979. London 1927.)

Skibsfartshindringen paa c. $53^{\circ} 35' N.$ $0^{\circ} 02' E.$, tæt N. for *Clee Ness* Lys- og Klokkeflaade No. 3, er uskadeliggjort.

(E. f. S. Nr. 41/1836 1926.)

(Se Tillæg.)

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

2018. Frankrig. Boulogne Anduvning. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
(N. t. M. Nr. 1980. London 1927.)
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa 50° 44' 35" N. 1° 30' 55" E., c. 3 Sm NW. for Kap *d'Alprech*, er forgæves eftersøgt, hvorfor det antages, at det har været en under Vandet drivende Genstand.
(E. f. S. Nr. 41/1780 1927.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2019. Island W.-Kyst. Faxaflói. Skerjafjördr. Tankanlæg. Bro.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
I *Skerjafjördr* er i Forbindelse med et Petroleumstankanlæg opført en c. 300 m lang Bro. Dybden ved Enden af Broen er 3 m ved Springtids Lavvande. c. 200 m uden for Enden af Broen vil der i c. 7,5 m Vand blive udlagt 2 à 3 Fortøjningsbøjer.
Nogen Afmærkning af Indsejlingen vil ikke blive udført, men Havnelodserne i *Reykjavik* fører i paakommende Tilfælde Skibe ind og ud.
Enden af Broen: 64° 07' (17") N. 21° 57' (06") W.
(Kort Nr. 213, 260, 226 og 270. Islandske Lods, Side 57.)
2020. Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik. Tankanlæg. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget. Bjergningsdamper findes ikke.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
1. Paa Kysten SE. for *Batteri-Mole* er paa en Opfyldning et Petroleumstankanlæg under Opførelse. Der vil ikke blive Kajplads ved Opfyldningen, men Rørledning fra Tankene til Anlægskajen ved Havnens E.-Mole.
2. Vraget, der ligger sunket paa 64° 08' (58") N. 21° 55' (00") W., c. 1/3 Sm NE. t. N. for *Reykjavik* Vinkelfyr, er uskadelliggjort og Afmærkningen, en Stage med Flag, inddraget.
3. Den ved *Reykjavik* tidligere stationerede Bjergningsdamper er inddraget og vil næppe blive stationeret ved *Island* foreløbig.
(Kort Nr. 213, 260, 289, 226 og 270. Islandske Lods, Side 58.)
2021. Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes. Lambhussund. Bro.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
I *Lambhussund* er paa 64° 18' (47") N. 22° 06' (00") W. opført en c. 60 m lang Baadebro. Ved Enden af Broen er c. 1/2 m Vand ved Springtids Lavvande.
(Kort Nr. 270, 289, 260 og 226. Islandske Lods, Side 65.)
2022. Island W.-Kyst. Breidifjördr. Ólafsvik. Dækmole under Opførelse.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Ved *Ólafsvik* er en Dækmole under Opførelse. 64° 53' (54") N. 23° 42' (45") W.
(Kort Nr. 261, 260 og 270. Islandske Lods, Side 75.)
2023. Island W.-Kyst. Breidifjördr. Króksfjardarnes. Bro.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
I *Króksfjardarnes* ved *Gilsfjördr* er opført en c. 20 m lang Baadebro. Ved Enden af Broen er tørt ved Springtids Lavvande.
Króksfjardarnes: 65° 27' (12") N. 21° 56' (30") W.
(Kort Nr. 275. Islandske Lods, Side 91.)
2024. Frankrig. Ile d'Yeu E. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1933. London 1927.)
Vraget af et Sejlskib ligger sunket paa 46° 43' 14" N. 2° 13' 27" W., c. 3 Sm NE. for *Pointe du Corbeau* Fyr.

2025. Nova Scotia SE.-Kyst. Betty's Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1935. London 1927.)

Fyret paa S.-Enden af *Betty's Island* paa c. $44^{\circ} 26' N.$ $63^{\circ} 46' W.$ viser nu hvidt Et-Blink hver 30 s. Flammens Højde: 23 m.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**2026. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. South-West Pass. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1916 og 1962. London 1927.)

1. *East Jetty* Fyr paa Yderenden af E.-Molen viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. c. $28^{\circ} 54' N.$ $89^{\circ} 26' W.$

2. *West Jetty* Ledefyr:

a. Forfyret viser nu hvidt, fast Lys.

b. Bagfyret viser nu hvidt, fast Lys.

2027. Jamaica. Carlisle Bugt. Grund.

(N. t. M. Nr. 1926. London 1927.)

En Grund med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. $17^{\circ} 45' N.$ $77^{\circ} 18' W.$, 1,35 Sm 193° fra Yderenden af Broen tæt ved *Wharfinger's* Hus.

2028. Peru. Macavi Islands. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 43/4121. Washington 1927.)

Paa den N.-lige *Macavi Ø* er paa c. $7^{\circ} 49' 20'' S.$ $79^{\circ} 28' 30'' W.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3,5 s. Synsvidde: 12 Sm. Et Tremmeværkstaarn.

2029. Panama. Panama Bugt. Chepillo Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1928. London 1927.)

Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink, er tændt tæt ved Midten af Øen paa Observationspladsen paa c. $8^{\circ} 57' N.$ $79^{\circ} 08' W.$ Flammens Højde: 59 m. Synsvidde: 12 Sm. Et c. 6 m højt Taarn.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2030. Korsika W.-Kyst. Kap Muro. Nyt Fyr tændt.**

(A. a. N. Nr. 120/2214. Paris 1927.)

Paa Kap *Muro* paa c. $41^{\circ} 44',4 N.$ $8^{\circ} 39',8 E.$, 130 m NE. for Kapellet, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2,5 s., Mørke 1,5 s. Flammens Højde: 53 m. Synsvidde: 16 Sm. Et c. 9 m højt, hvidt, firkantet Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 276° til 186° .

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2031. Røde Hav. Eritrea. Assab Bugt. Oplysning om Isola Fatma Fyr.**

(A. a. N. Nr. 230/443. Genua 1927.)

Isola Fatma Fyr paa c. $13^{\circ} 03' N.$ $42^{\circ} 52' E.$ viser for Tiden Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 8 s., Blink 0,7 s., Mørke 1 s., Blink 0,7 s., Mørke 1 s., Blink 0,7 s., Mørke 3,3 s.

2032. Bugten ved Aden. Mashah. Isola Scorpione. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 230/446. Genua 1927.)

Isola Scorpione Fyr paa c. $11^{\circ} 43' N.$ $43^{\circ} 13' E.$ viser for Tiden rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 10 s., Lys 2 s., Mørke 1,5 s., Lys 5 s., Mørke 1,5 s.

2033. Ceylon N.-Kyst. Point Pedro NE. Grund.

(N. f. S. Nr. 44/4882. Berlin 1927.)

En Grund med 5,9 m Vand er fundet paa c. 9° 53' N. 80° 17' E., c. 3,4 Sm 38° fra *Point Pedro* Fyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2034. Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Point Roesa. Fyr tændes.**

(B. a. Z. Nr. 255/2870. s'Gravenhage 1927.)

I Løbet af December d. A. vil der paa *Point Roesa* paa c. 5° 17' N. 95° 12',5 E. blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 8^s, Blink 2^s, Mørke 6^s. Synsvidde: 12 Sm.

2035. Kina. Yang Tze Kiang. North Channel midlertidig lukket for Trafik.

(N. t. M. Nr. 1936. London 1927.)

Paa Grund af *kinesiske* maritime og militære Operationer er *North Channel* ved Anduvningen af *Yang Tze Kiang* midlertidig lukket for Trafik. *Drinkwater Point* Fyrskib samt flere Lystønder er inddraget.

Shaweishan Island: c. 31° 25' N. 122° 14' E.

2036. Korea SW.-Kyst. Hacho To S. Grund.

(N. t. M. Nr. 1929. London 1927.)

En Grund med 11,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 34° 11' N. 126° 05' E., 7,3 Sm 185° fra Fyret paa NE.-Enden af *Hacho To*.

2037. Japan. Indlandssøen. Mitsu Ishi. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1918. London 1927.)

Paa Midten af det største Skær, 1,8 Sm 274° fra *O Tateba Jima* Triangulationsstation, er paa c. 34° 02' N. 132° 33' E. tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. En 7,3 m høj, hvid, firkantet Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.

2038. Japan. Indlandssøen. Kominase Shima. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1917. London 1927.)

Paa S.-Spidsen af Øen *Kominase Shima* er paa 33° 46' 30" N. 132° 23' 16" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 12 Sm. En 12,5 m høj, hvid Fyrbaake. Fyret er ubevogtet.

2039. Japan. Goto Islands. Shiro Se. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1946. London 1927.)

Shiro Se Fyr paa c. 33° 11' N. 128° 48' E. viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 16 Sm. En 5,8 m høj, hvid, firkantet Fyrbaake. Lysvinklerne er uforandret. Fyret er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2040. Karantænebestemmelser.**

(U. f. s. Nr. 45/3820. Stockholm 1927.)

Sverige. — *Hawaii* Øerne er erklæret fri for Pest.

Tillæg.

I. Østersøen.

2041. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lodskaptajnen i Umeå.)
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.

2042. Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Vinterafmærkning.
(N. f. S. Nr. 46/5052. Berlin 1927.)

De fire, hvide Spirtønder, der afmærkede Stenbanken ud for *Misdroy* Bro paa c. 53° 56' N. 14° 27' E., er inddraget. Stenbankens N.-lige Udløber er for Vintermaanederne afmærket med en hvid Spirtønde, mærket *Misdroy Seebrücke N.*, og forsynet med N.-Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 23/977 1927.)

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

2043. Danmark. Sundet. Drogden. Quartus-Grund. Drogden Fyrskib flyttes tilbage. Midlertidig Afmærkning inddrages.

Den 5. December d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Drogden*, der midlertidig er udlagt paa 55° 32' (37") N. 12° 43' (05") E., c. 850 m S. for sin oprindelige Station, blive flyttet tilbage til sin Station paa 55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E. Samtidig inddrages den paa 55° 33' (18") N. 12° 43' (00") E. midlertidig udlagte hvide Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

Quartus-Grund vil da som tidligere atter være afmærket med Fyrskibet *Drogden* og den sorte Stage, *Quartus-Grund*, c. 50 m S. for 6,6 m Pullen.

(E. f. S. Nr. 8/313 og 36/1588 1927.)

2044. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Flensborg Havn. Gasledning nedlægges. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 46/5172. Berlin 1927.)

I Tiden fra den 16. til den 26. November d. A. udføres Arbejder med Nedlægning af en Gasledning gennem *Flensborg* Havn omtrent i Forbindelseslinien mellem Værket og N.-Enden af Strandmuren ved Frihavnen.

Der vil blive rammet flere Pælegrupper tværs over Farvandet og Gennemsejlingsaabningen vil blive afmærket.

Saalænge Arbejdet staar paa, skal alle Skibe gaa med mindsket Fart og udvise den største Forsigtighed, naar de passerer Stedet, hvor Nedlægningen foregaar.

Fra det Tidspunkt, hvor Nedlægningen begynder, og indtil den er færdig, viser Fyrskibet *Flensburg* om Dagen 2 grønne Cylindre og om Natten 2 grønne Lanterner lodret for hinanden.

Havnen vil antagelig være helt spærret den sidste Dag, dog kan daarligt Vejr forlænge Spærringens Varighed.

54° 48' 14" N. 9° 26' 17" E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2045. Danmark. Knude-Dyb. Vinterafmærkning.

Ombytningen af Sømærkerne med Vinterafmærkningen i *Knude-Dyb* er foretaget.
Knude-Dyb: c. 55° 18½' N. 8° 27½' E.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 23. November 1927.

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 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.

2046. Danmark. Rødvig S. Vrag fjernet. Vragvager inddraget.

Vraget af Motorskonnerten *Käthe*, der laa sunket paa c. $55^{\circ} 11',6$ N. $12^{\circ} 22',8$ E., c. 4 Sm S. for *Rødvig* Havn, er fjernet og den udlagte Vragvager med 2 grønne Flag inddraget.

(E. f. S. Nr. 38/1705 1926. Kort Nr. 291, 279 og 280.)

2047. Sverige. Gotland NE.-Kyst. Bungenäs. Nyt Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 46/3828. Stockholm 1927.)

Den 1. December d. A. tændes paa Yderenden af S.-lige Lastebro ved *Bungenäs* Kalkbrud paa $57^{\circ} 49' 24''$ N. $19^{\circ} 04' 53''$ E. et Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,7^s. Flammens Højde: 7,75 m. Synsvidde for rødt Lys: 5 Sm. Fyret lyser, som følger: Rødt i Pejlinger fra 352° til 70° , hvidt, uforstærket fra 70° til 204° . En 5,65 m høj, brunmalet Jernbaake. Fyrets Navn er *Bungenäs*, hvorfor det tidligere *Bungenäs* Fyr fremtidig benævnes *Ängeviken*.

(E. f. S. Nr. 16/603 1927. Kort Nr. 268.)

2048. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 46/3825. Stockholm 1927. Telegram fra Karlsborg Radio.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Rata Storgrund c. $63^{\circ} 59'$ N. $21^{\circ} 09'$ E. *Ellagrundet* c. $63^{\circ} 51'$ N. $20^{\circ} 52'$ E.
Dynglasset c. $63^{\circ} 28'$ N. $19^{\circ} 36'$ E. *Gerdasgrund* c. $63^{\circ} 31'$ N. $20^{\circ} 45'$ E.

2049. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 46/3829 og 46/3830. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:

Helsingkallan c. $63^{\circ} 37'$ N. $21^{\circ} 49'$ E. *Storkallegrund* c. $62^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 39'$ E.

2050. Rusland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 46/3836. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Kap Kolganpja c. $59^{\circ} 53'$ N. $28^{\circ} 33'$ E. *Luga-Bugt* c. $59^{\circ} 52'$ N. $28^{\circ} 26'$ E.

2051. Rusland. Finske Bugt. Neva-Bugt. Vinterafmærkning.

(U. f. s. Nr. 46/3831 og 46/3832. Stockholm 1927.)

1. I *Galerni* Farvandet er samtlige Sømærker mellem Farvandets Indløb og *Kronspits* inddraget. c. $59^{\circ} 57'$ N. $30^{\circ} 07'$ E.

2. I *Elagin* Farvandet er Sømærkerne paa faa Undtagelser nær inddraget.

3. I *Karabelni* Farvandet er de fleste Bøjer ombyttet med Stager. c. $59^{\circ} 56'$ N. $30^{\circ} 08'$ E.

- 2052. Rusland. Finske Bugt. Neva-Bugt. Leningrad-Søkanal. Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 46/3833. Stockholm 1927.)
Fyret paa W.-Enden af S.-lige Mole paa c. 59° 54' N. 30° 06' E. viser nu grønt, fast Lys.
(E. f. S. Nr. 12/571 1926. Kort Nr. 277.)
- 2053. Estland. Riga-Bugt. Pernov Anduvning. Irmgard Grund W. Midlertidig Lystønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 15/38. Reval 1927.)
Den midlertidige Lystønde paa c. 58° 13' N. 24° 21',₃ E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 32/1389 1927.)
- 2054. Mæmelomraadet. Vinterafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 46/5166. Berlin 1927.)
Omskiftningen fra Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.
- 2055. Tyskland. Brüsterort NE. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 48/5188. Berlin 1927.)
Vraget af en Uddybningsmaskine ligger sunket i c. 47 m Vand paa c. 55° 03' N. 20° 05' E., c. 6 Sm NE. for *Brüsterort* Fyr.
- 2056. Polen. Danzig Bugt. Hela W. Sømærke bortdrevet.**
(U. f. s. Nr. 46/3840. Stockholm 1927.)
Sømærket *Hela W.* paa 54° 37' 46" N. 18° 30' 12" E. er bortdrevet. Sømærket vil ikke blive genudlagt i Vinter.
- 2057. Tyskland. Femern. Staberhuk Fyr. Oplysning om grøn Lysvinkel.**
(N. f. S. Nr. 46/5169. Berlin 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/1719 1927 meddeles, at den grønne Lysvinkel, der skal indlægges i *Staberhuk* Fyr paa c. 54° 24' N. 11° 19' E. mellem Pejlingerne c. 63° 30' og c. 71° 30', antagelig først vil blive indlagt i Fyret i Begyndelsen af December d. A.
(E. f. S. Nr. 40/1719 1927. Kort Nr. 292, 298, 279, og 280. Danske Lods, Side 398.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2058. Danmark. Kattegat. Gilleleje-Flak Fyrskib WSW. Vragvager inddraget.**
Vragvageren med to grønne Flag ved Resterne af Vraget af Motorgøleasen *Vilhelmine*, hvorover mindste Dybde er 13,₅ m, og som ligger sunket paa c. 56° 08',₄ N. 12° 10' E., c. 5 Sm WSW. for *Gilleleje-Flak* Fyrskib, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 5/169 1927.)
- 2059. Norge. Skagerrak. Oslo-Fjord. Østerelven. Kråkerø. Alshus. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1927.)
Ved *Alshus* paa *Kråkerø* E.-Side er tændt to Ledefyr, der begge viser hvidt Lys med En-Formærkelser. Det N.-lige Fyr er anbragt paa Broen ved *Alshus* paa 59° 10' 14" N. 10° 57' 27" E., det S.-lige Fyr paa 59° 10' 09" N. 10° 57' 27" E., paa Pynten c. 120 m S. for N.-lige Fyr.
Fyrene overet N.-over leder midt i *Røsvikrennen* og S.-over fri E. om *Skjælgrunnen*. Almindelige Lygtepæle.
- 2060. Norge. Skagerrak. Naversund. Trafikbestemmelser.**
(E. f. S. Nr. 10/793. Oslo 1927.)
I *Naversund* paa c. 58° 02',₇ N. 7° 16' E. er det forbudt Damp- og Motorskibe at passere Strækningen mellem *Syrdalsfjord* og *Snigstfjord* med større Fart end 5 Knob. Overtrædelse af Forbudet medfører Straf.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2061. Norge. Ingøy. Sandholmen. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1927.)

Paa N.-Siden af *Sandholmen* er paa $71^{\circ} 05' 13''$ N. $23^{\circ} 59' 40''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: $7,2$ Sm for hvidt, $4,5$ Sm for rødt og $3,8$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Brændetid: 15. August—14. April.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

2062. Norge. Sandøytjorden. Sørøy. Skarvskjæret. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1927.)

Paa Ydersiden af *Sørøy* i Bunden af *Sandøytjorden* er paa $70^{\circ} 40' 26''$ N. $22^{\circ} 58' 39''$ E. tændt et nyt Fyr, *Skarvskjæret* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $4,8$ m. Synsvidde: $7,2$ Sm for hvidt, $4,5$ Sm for rødt og $3,8$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Brændetid: 15. August—14. April.

(E. f. S. Nr. 14/530 1927.)

2063. Danmark. Mønø-Gyde. Afmærkning inddraget for Vinteren.

Afmærkningen i *Mønø-Gyde* er inddraget for Vinteren. c. $55^{\circ} 16',5$ N. $8^{\circ} 28',7$ E.
(E. f. S. Nr. 50/2276 1926.)

2064. Tyskland. Elben. Fyrskibet Elbe I flyttet.

(N. f. S. Nr. 48/5196. Berlin 1927.)

Fyrskibet *Elbe I* er flyttet c. $1,5$ Sm i Retningen $282^{\circ},5$ til $54^{\circ} 00' 50''$ N. $8^{\circ} 13' 27''$ E.

(E. f. S. Nr. 29/1271 1927. Kort. Nr. 264.)

2065. Tyskland. Elben. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 48/5196. Berlin 1927.)

1. Rød Spirtønde *A* er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s .

2. Sort Spidstønde *2* er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s , Blink 2^s , Mørke 3^s , Blink 2^s , Mørke 7^s . Samtidig er Lystønden flyttet til $54^{\circ} 00' 44''$ N. $8^{\circ} 20' 17''$ E.

(E. f. S. Nr. 29/1272 1927.)

2066. England E.-Kyst. Opmaalingsarbejder ophørt. Midlertidige Mærker inddraget.

(N. t. M. Nr. 1990. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/682 1927 meddeles, at de deri omtalte Opmaalingsarbejder er indstillet for iaar og de midlertidig udlagte Opmaalingsmærker inddraget.

(E. f. S. Nr. 17/682 1927.)

2067. England. Themsen. Sheerness Anduvning. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 1965. London 1927.)

Opmærksomheden henledes paa, at der har fundet en betydelig Tilsanding Sted i Løbet i Nærheden af Lystønde Nr. 3, der nu er flyttet til $51^{\circ} 28' 07''$ N. $0^{\circ} 49' 08''$ E. Tilsandingen strækker sig i Retning af Lystønde Nr. 4 og i Midterløbet findes en Dybde paa kun $6,4$ m.

(E. f. S. Nr. 42/1820 1927.)

2068. England. Lowestoft Anduvning. Holm Sand. Dybde aftaget. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2010. London 1927.)

Det indberettes, at der har fundet betydelige Forandringer Sted ved den N.-lige Del af *Holm Sand*, samt at Dybden flere Steder W. for en Linie mellem Tønderne *North Holm*, *North-West Holm*, *Holm End* og *West Holm* er aftaget. Indtil nærmere Meddelelser fremkommer, tilraades det Skibe ikke at passere for nær til ovennævnte Tøndelinie, naar de navigerer paa *Corton Red*.

North Holm Lystønde: c. $52^{\circ} 32'$ N. $1^{\circ} 46'$ E.*West Holm* Tønde: c. $52^{\circ} 30'$ N. $1^{\circ} 47'$ E.

2069. England. The Would og Haisborough Gat. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 78. Trinity House, London 1927.)

1. *Haisborough South Middle* sort- og hvidterne Stumptønde paa c. $52^{\circ} 53' N$. $1^{\circ} 45' E$. er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s .
2. *Would* Fyrskib paa c. $52^{\circ} 50' N$. $1^{\circ} 48' E$. er inddraget permanent.
3. *Newarp* Fyrskib er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Flammens Højde: $12,2$ m. Taagesignal afgives med Diaphon: Et-Stød hver 20^s , Stød 2^s , Pause 18^s . Undervandslydsender afgiver 1 Tone hver $2\frac{1}{2}^s$. Tone 1^s , Pause $1\frac{1}{2}^s$. Samtidig er Fyrskibet flyttet c. $2\frac{1}{2}$ Sm N. efter til c. $52^{\circ} 47' N$. $1^{\circ} 53' E$. 8 Sm 59° fra *Winterton Kirke*.
4. Taagesignalet i *Cross Sand* Fyrskib er forandret til Tre-Stød hver 1^m , Stød $2,5^s$, Pause 2^s , Stød $2,5^s$, Pause 2^s , Stød $2,5^s$, Pause $48,5^s$. Samtidig er Fyrskibet flyttet c. 1 Sm E. efter til c. $52^{\circ} 38' N$. $1^{\circ} 57' E$.
(E. f. S. Nr. 35/1552 1927. Kort 264.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2070. England S.-Kyst. Weymouth Bugt Anduvning. Opmaalingsbaaker inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1988. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/1594 1927 meddeles, at de deri omtalte Opmaalingsbaaker NE. og E. for *Shambles* Fyrskib, der ligger paa c. $50^{\circ} 31' N$. $2^{\circ} 20' W$., nu er inddraget.
(E. f. S. Nr. 36/1594 1927.)

2071. England W.-Kyst. Opmaalingsarbejder ophørt. Midlertidige Mærker inddraget.

(N. t. M. Nr. 1990. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/686 1927 meddeles, at de deri omtalte Opmaalingsarbejder er indstillet for iaar og de midlertidig udlagte Opmaalingsmærker inddraget.
(E. f. S. Nr. 17/686. 1927.)

2072. England W.-Kyst. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 2034. London 1927.)

Den 6. November 1927. Vraget af et forladt, delvis overskyldet Skib. c. $51^{\circ} 31' N$. $4^{\circ} 09' W$., *Bristol* Kanal.

2073. England W.-Kyst. Bridgewater Port. Burnham. Ledefyr forandres.

(N. t. M. Nr. 1954. London 1927.)

Omkring den 25. November d. A. vil *Burnham* Ledefyr uden nærmere Meddelelse blive forandret, som følger:

- a. Bagfyret paa c. $51^{\circ} 15' N$. $3^{\circ} 00' W$., c. $0,55$ Sm N. for *Burnham Kirke*, forandres til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys $2,5^s$, Mørke $2,5^s$.
- b. Forfyret, c. $0,27$ Sm W. for Bagfyret, forandres til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver $2\frac{1}{2}^s$, Lys $1\frac{1}{2}^s$, Mørke 1^s .

Anm. Paa Grund af Forandringer i Løbet i *Parrett* Floden, leder de 2 Fyr overet ikke nu gennem Hovedløbet. Det tilraades ikke at navigere inden for Tønderne paa Barren uden Assistance af en lokal Lods.

2074. England W.-Kyst. Wales SW.-Kyst. Milford Haven. Fyr nedlægges ikke.

(N. t. M. Nr. 1989. London 1927.)

E. f. S. Nr. 27/1184 og 28/1221 1927 annulleres, da det deri omtalte Fyr paa c. $51^{\circ} 42' N$. $4^{\circ} 56' W$., E. for *Neyland Point*, ikke vil blive nedlagt.

2075. Irske Hav. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 2034. London 1927.)

Den 8. November 1927. Vraget af en forladt Ketch lastet med Mursten. c. $54^{\circ} 18' N$. $4^{\circ} 59' W$., W. for *Isle of Man*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2076. ⁵² Nordlige Atlanterhav. Drivende Vrag.

(N. t. M. Nr. 1986 og 2034. London 1927.)

Den 3. November 1927. Vraget af forladt Skonnert *Maurice R. Thurlow* med Trælast. c. 35° 58' N. 62° 39' W.

Den 8. November 1927. Vraget af den forladte tremastede Skonnert *M. O. Crowell*. c. 29° 21' N. 64° 12' W., S. for *Bermudas Øerne*.

(E. f. S. Nr. 45/1966 1927.)

2077. Frankrig. Men Tensel (Kéréon). Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 124/2264. Paris 1927.)

Taagesignalet ved *Men Tensel* paa c. 48° 26',₃ N. 5° 01',₅ W. er for Tiden ude af Virksomhed.

2078. Spanien S.-Kyst. Kap Trafalgar. Nyt Fyr tændes.

(A. a. l. N. Nr. 44/1162. Madrid 1927.)

I Slutningen af November d. A. vil der i det tidligere Fyrtaarn paa Kap *Trafalgar* paa 36° 10' 45" N. 6° 02' 07" W. blive tændt et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15 s., Blink 0,₃₈ s., Mørke 1,₇₆ s., Blink 0,₃₈ s., Mørke 6,₉₅ s., Blink 0,₃₈ s., Mørke 6,₉₅ s. Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 34 Sm. Samtidig med Tændingen af det nye Fyr slukkes det nuværende midlertidige Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4 s.

(E. f. S. Nr. 32/1409 1926.)

2079. Newfoundland E.-Kyst. Stag Harbor Tickle. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 45/4298. Washington 1927.)

Den hvide Tønde paa c. 49° 33',₆ N. 54° 17' W., tæt S. for *Stag (Man - of - War) Rock*, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s., Blink 0,₃ s., Mørke 2,₇ s.

2080. Newfoundland S.-Kyst. Despair Bugt. Roti Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 45/4299. Washington 1927.)

Paa *Roti Point*, ved E.-Siden af Indløbet til *Roti Bugt*, er paa c. 47° 47' N. 55° 52' W. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink (32 Blink pr. Min.). Flammens Højde: 8 m. Et hvidt, firkantet Trætaarn med rød Lanterne.

2081. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Fyrskibet Vineyard Sound forandres.

(N. t. M. Nr. 44/4189. Washington 1927.)

Omkring den 15. December d. A. vil Fyrskibet *Vineyard Sound* paa c. 41° 22',₈ N. 71° 00' W. blive forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s.

2082. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. New Haven Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 45/4307. Washington 1927.)

Omkring den 6. December d. A. vil *New Haven Fyr* paa c. 41° 13',₃ N. 72° 56',₆ W. blive forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5 s., Blink 0,₅ s., Mørke 4,₅ s.

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

2083. Mexiko. Tampico Havneindløb. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 45/4333. Washington 1927.)

En sort Stumtønde er udlagt i Forlængelsen af S.-Molen og 0,₄ Sm fra Yderenden af den som Afmærkning for Vraget af Slæbebaaden *Pinguino*. c. 22° 15',₈ N. 97° 48',₃ W. (E. f. S. Nr. 41/1790 1927.)

2084. Honduras. Punta Castilla. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1992. London 1927.)

Punta Castilla Fyr paa $16^{\circ} 00' 20''$ N. $86^{\circ} 01' 30''$ W., c. 2 Sm SE. for Yderenden af Pynten, og c. $\frac{3}{4}$ Sm W. for den i Kortet angivne Plads, viser hvidt Et-Blink hver 9^s , Blink 3^s , Mørke 6^s . Flammens Højde: 95 m. Synsvidde: 24 Sm. Fyret er anbragt paa en Radiomast.

2085. Cuba S.-Kyst. Kap Cruz. Fyr lyser atter regelmæssigt.

(N. t. M. Nr. 2003. London 1927.)

Kap *Cruz* hvide og røde Vekselfyr paa c. $19^{\circ} 51'$ N. $77^{\circ} 44'$ W. lyser atter normalt.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2086. Italien E.-Kyst. Castel di Mezzo. Fyr lyser atter normalt.**

(A. a. N. Nr. 241/476. Genua 1927.)

Castel di Mezzo Fyr paa c. $43^{\circ} 58'$ N. $12^{\circ} 48'$ E. lyser atter normalt.
(E. f. S. Nr. 19/805 1927.)

2087. Grækenland E.-Kyst. Elos Halvø. Kap Malea. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1964. London 1927.)

Kap *Malea* Fyr paa c. $36^{\circ} 27'$ N. $23^{\circ} 12'$ E. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Synsvidde: 15 Sm.
(E. f. S. Nr. 44/1922 1927.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2088. Bugten ved Aden. Aden Havn Anduvning. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 1972. London 1927.)

Den sort- og hvidternede Lystønde „*Fairway*“ paa c. $12^{\circ} 47'$ N. $44^{\circ} 57'$ E., c. $0,8$ Sm W. for *Ras Tarsheim*, viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 24^s , Blink 1^s , Mørke $0,5^s$, Blink 1^s , Mørke $0,5^s$, Blink 1^s , Mørke 20^s .

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2089. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. South Luconia Shoals. Korallrev. Urent Vand.**

(N. t. M. Nr. 1984. London 1927.)

1. Et Korallrev, c. $0,4$ Sm i Diameter og med under $1,8$ m Vand, er fundet paa $4^{\circ} 57' 42''$ N. $112^{\circ} 35' 48''$ E.
2. Urent Vand er observeret paa $4^{\circ} 55' 00''$ N. $112^{\circ} 32' 24''$ E.

2090. Japan. Honshu S.-Kyst. Misaki ny Bølgebryder. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2002. London 1927.)

Paa Yderenden af den ny Bølgebryder, $0,28$ Sm 24° fra *Joga Shima* Fyr, er paa c. $35^{\circ} 08'$ N. $139^{\circ} 37'$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. En c. 7 m høj Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

2091. Japan. Honshu S.-Kyst. Daio Zaki. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1975. London 1927.)

Paa c. $34^{\circ} 17'$ N. $136^{\circ} 54'$ E., $0,53$ Sm 237° fra Midten af *Daio Iwa* (største Skær) er tændt et Fyr, der viser afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 30^s . Flammens Højde: 44 m. Synsvidde: 18 Sm. En c. 20 m høj, hvidmalet Fyrbygning.

2092. Japan. Indlandssøen Nao Shima W.-Kyst. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1996. London 1927.)

Paa Baakens Plads paa Skæret, der er tørt ved Lavvande, W. for *Miyanoua*, 0,64 Sm 100° fra *Kojin Jima* Triangulationsmærke, er paa c. 34° 27' N. 133° 58' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. En rød, cirkelrund Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2093. Japan. Kyushu W.-Kyst. Me Sima. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 1974. London 1927.)

Den 1. December d. A. vil der uden nærmere Meddelelse paa den S.-lige Top af Øen *Me Sima* paa 31° 59' 35" N. 128° 21' 20" E. blive tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 40^s. Flammens Højde: 118 m. Synsvidde: 27 Sm. Et c. 10½ m højt, hvidt, ottekantet Taarn.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2094. Estland. Radiokaldesignal for Isbryder.**

(N. t. M. Nr. 15/39. Reval 1927.)

Ombord i Isbryderen „*Jüri Vilms*“ er installeret en mindre Radiostation. Kaldesignal: AZS. Bølgelængde: 300 og 600 m. Rækkevidde om Dagen: 40 Sm.

2095. Irland N.- og NE.-Kyst. Oplysning om Stormvarselstationer.

(N. t. M. Nr. 1955. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/272 1927 meddeles, at *Rathmullan* Stormvarselstation paa c. 55° 06' N. 7° 32' W. er lukket, medens der ved *Black Head* paa c. 54° 46' N. 5° 41' W. er oprettet en ny Stormvarselstation.

(E. f. S. Nr. 7/272 1927.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.*England:*

- R 2303 Norway, West Coast. — Approaches to Bergen.
R 2469 Schleswig-Holstein. — Kaiser Wilhelm sønal.
R 2580 United States, East Coast. — East river and northern approaches to New York.

Tyskland:

- R 5 Nordsee, Die Weser von Bremerhaven bis Elsfleth.

Tillæg.**I. Østersøen.****2096. Bottniske Bugt. Norra Kvarnen. Rönnskär WSW. Vrag.**

(Telegram fra Sjöfartsstyrelsen Helsingfors.)

Vraget af Barken *Zaritzka*, flydende paa Lasten og forladt af Mandskabet, ligger opankret c. 12 Sm WSW. for *Rönnskär*.

Rönnskärsbådan Fyr: c. 63° 05' N. 20° 50' E.

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

2097. Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde midlertidig forandret. Lystønde flyttes.

Lystønden *Middelgrund S.*, der skal vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 5^s, og som er udlagt paa 55° 40' (02") N. 12° 41' (00") E., viser midlertidigt hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, indtil den oprindelige Fyrkarakter atter kan fremskaffes.

Den 15. December d. A. eller snarest derefter vil Lystønden, for at undgaa de hyppige Paasejlinger, blive flyttet c. 300 m i Retning af *Søndre-Hoved-Tønde*, saaledes at den kommer til at ligge tæt S. for det i Kortet angivne Vrag med 7,8 m Vand.

(Kort Nr. 285, 249, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 264. Fyr-Fort. Nr. 281. Sømf. Fort. Side 49, Nr. 4.)

2098. Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib WSW. Vrag afmærket.

Vraget af Galeasen *Glimt*, hvorfra Stormasten rager over Vandet, ligger sunket i c. 10 m Vand paa c. 55° 31',₆ N. 12° 38',₈ E., c. 2,₆ Sm WSW. for *Drogden* Fyrskib. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt henholdsvis 100 og 200 m ENE. for Vraget.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2099. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Als-Odde. Fiskerfyr tændt.

Til Vejledning for Fiskerbaade er ved *Als-Odde* tændt følgende Fyr:

a. *Als-Odde* Ledefyr. To hvide, faste Fyr, der overet i Pejling 261½° leder langs den gravede Rendes N.-Side. Bagfyret er anbragt paa en c. 8,5 m høj, graa Jernpæl paa 56° 42' (34") N. 10° 19' (31") E., c. 450 m 321½° fra *Als-Odde* Fyr. Flammens Højde: c. 11,5 m. Synsvidde: c. 3 Sm. Forfyret er anbragt paa en c. 1,5 m høj, rød Jernpæl paa 56° 42' (36") N. 10° 20' (06") E. Flammens Højde: c. 3 m. Synsvidde: c. 2,5 Sm.

b. *Als-Odde* Drejefyr. Et rødt, fast Fyr anbragt paa en c. 1,5 m høj, rød Jernpæl paa 56° 42' (24") N. 10° 19' (57") E. Flammens Højde: c. 3 m. Synsvidde: c. 1,5 Sm.

Als-Odde røde, faste Fyr overet med forannævnte Drejefyr i Pejling 248½° angiver, hvor der for indgaaende skal drejes ud fra Ledefyrinien gennem den gravede Rende. Den røde Ledefyrinie kan kun holdes et ganske kort Stykke, hvorefter der maa styres ind S. for Fyrlinierne.

Fyrene er ubevogtet. Brændetid: August—April.

Anm. Fyrene kan kun benyttes af lokalkendte og maa kun benyttes af Baade, da større Fartøjer ved at benytte Fyrene vil ødelægge N.-Siden af Afprikningen.

(Kort Nr. 272, 259 og 247. Danske Lods, Side 146. Fyr-Fort. Nr. 137 A. og B.)

2100. Danmark. Kattegat. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde midlertidig i Uorden.

Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. 57° 08' N. 11° 23' E. er for Tiden i Uorden og viser ikke den normale Fyrkarakter.

2101. Danmark. Limfjorden. Nibe. Vinterafmærkning.

Sommerafmærkningen i Sejløbet ind til *Nibe* Havn er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Klodsbøjer. c. 56° 59' N. 9° 38' E.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 30. November 1927.

Nr. 48.

„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.

2102. Sverige S.-Kyst. Simrishamn. Sømærker bortdrevet.

(U. f. s. Nr. 47/4012. Stockholm 1927.)

Stagen med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 34' 13''$ N. $14^{\circ} 23' 20''$ E., ved Grunden *Nedjan*, samt alle Stagerne i Indsejlingsrenden til *Simrishamn* er bortdrevet, men vil atter, saasnart Vejrforholdene tillader det, blive udlagt paa Plads.

2103. Sverige. Kalmarsund. Skäggenäs—St. Rör. Højspændingskabel afmærkes.

(U. f. s. Nr. 46/3827. Stockholm 1927.)

Som Afmærkning for et Højspændingskabel, der er udlagt mellem *Skäggenäs* og *St. Rör*, vil følgende Baaker blive opført:

Ved *Skäggenäs*, i Nærheden af *Skäggenäs Lotsplats*, to Baaker, hvoraf Forbaaken rejses paa $56^{\circ} 46' 22''$ N. $16^{\circ} 28' 45''$ E. og Bagbaaken c. 320 m c. 300° fra Forbaaken.

I Nærheden af *St. Rör* paa *Öland* to Baaker, hvoraf Forbaaken rejses ved Strandbredden paa $56^{\circ} 45' 21''$ N. $16^{\circ} 31' 53''$ E. og Bagbaaken c. 300 m c. 122° fra Forbaaken.

Alle 4 Baaker, der er hvidmalet, bestaar af Pæle med en ligesidet Trekant som Topbetegnelse. Paa Bagbaakerne vender Trekantspidsen nedad og paa Forbaakerne opad. Højden af Trekantspidserne over Havfladen bliver c. 14 m for Bagbaakerne og c. 10 m for Forbaakerne. Paa Forbaakerne er umiddelbart under Topbetegnelserne anbragt Tavler med Inskriptionerne: „Högspänningskabel“ og „Ankra icke“.

Paa hver af de to Baaker ved *Skäggenäs* vil der midt i Topbetegnelserne blive anbragt en Lanterne, der viser rødt, fast Lys, der er synligt i Baakernes Overetlinie samt nogle faa Grader paa hver Side af denne. Synsvidde: 5 Sm.

(Kort-Nr. 239.)

2104. Sverige E.-Kyst. Bråviken. Algersgrund Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 47/3916. Stockholm 1927.)

Lystønden *Algersgrund* paa $58^{\circ} 39' 13''$ N. $16^{\circ} 27' 40''$ E. er inddraget for Vinterperioden.

2105. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 47/3914. Stockholm 1927. Telegram fra Karlsborg Radio.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Heros grund c. $60^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 17'$ E. (erstattet med en Stage.) *Vegagrundet* c. $63^{\circ} 32'$ N. $20^{\circ} 27'$ E.

- 2106. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken. Vraggods forgæves eftersøgt.**
(U. f. s. Nr. 47/3913. Stockholm 1927.)
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 43/1847 1927 meddeles, at det deri omtalte Vraggods, der var rapporteret observeret paa c. 63° 30' N. 20° 48' E., forgæves er eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 43/1847 1927.)
- 2107. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uleåborg. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 32/497. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden: *Uleåborgs kyrktorn* c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Koskela. Saapaskari. Laitakari. Santonen övre og nedre. Santosenkari. Keskinieni. Marjanieni lykta.*
- 2108. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 32/498. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden: *Rummelgrund* c. 63° 45' N. 22° 35' E. *Bredhällan. Borgmästargrund. Hällö.*
- 2109. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet Snipan inddraget for Is.**
(Telegram fra Karlsborg Radio.)
Fyrskibet *Snipan* paa c. 63° 26' N. 20° 43' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2110. Finland. Finske Bugt. Edwardsgrund. Lystønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 32/494. Helsingfors 1927.)
Lystønden *Edwardsgrund* paa c. 60° 30' N. 28° 17' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2111. Finland. Finske Bugt. Fyrskibet Verkkomatata slukket.**
(Telegram fra Karlsborg Radio.)
Fyrskibet *Verkkomatata* paa c. 60° 17' N. 28° 46' E. er slukket.
- 2112. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Priemny Fyrskib inddraget.**
(N. f. S. Nr. 49/5298. Berlin 1927.)
Fyrskibet *Priemny* paa c. 60° 01' N. 29° 30' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
- 2113. Polen. Danzig Bugt. Neufahrwasser Anduvning. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 49/5394. Berlin 1927.)
Vraget, der laa sunket paa 54° 26' 02" N. 18° 39' 14" E., er fjernet og den lille grønne Tønde med Ballon inddraget.
(E. f. S. Nr. 44/1896. 1927.)

(Se Tillæg.)

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

- 2114. Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde i Indløb aftaget.**
Paa Grund af Tilsanding uden for Havnen er Dybden i Indløbet til *Rungsted Havn* for Tiden kun 2,7 m.
Rungsted Havn: c. 55° 53',₁ N. 12° 32',₉ E.
(Danske Lods, Side 258. Havne-Lods, Side 149.)
- 2115. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre. Skydning.**
I Aar vil der blive afholdt Skarpskydningsøvelser med Hændvaaben paa Skydebanerne ved Kysten S. for *Avedøre*.
Der skydes ved den S.-ligste Del af *Vestfronten* i SE.-lig Retning ud over det lave Vand S. og SW. for *Avedøre-Holme*. Den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inden for c. 2¼ Sm fra Kysten, vil blive afløst for al Passage paa følgende Tider: Fra den 28. November til 22. December hve. Søndag fra Kl. 0700—1200 og fra Kl. 1400—1700.
Paa den S.-ligste Del af *Vestfrontens* Hovedvold er der rejst en Ballonmast, 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.)

2116. Danmark. Smaalands-Farvandet. Masnedø Dampfærgehavn. Oplysning om Taagesignal.

Taagesignalet, der afgives med Haandsirene fra det W.-lige Molehoved, naar Dampfærgens Ankomst ventes, er forandret og tjener tillige som Strømsignal. Det kombinerede Taage- og Strømsignal afgives, som følger:

Et Stød af 8 à 10 Sek. Varighed: W.-gaaende Strøm.

Ingen Strøm. Et Stød af 8 à 10 Sek. Varighed efterfulgt af et kort Stød af 2 Sek. Varighed:

To Stød, hvert af 8 à 10 Sek. Varighed: E.-gaaende Strøm.

Masnedø Dampfærgehavn: c. $54^{\circ} 58',6$ N. $11^{\circ} 53',8$ E.

(Danske Lods, Side 536. Havne-Lods, Side 121. Fyr-Fort. Nr. 616.)

2117. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Flensborg Havn. Nedlægning af Gasledning forsinket.

(N. f. S. Nr. 49/5404. Berlin 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/2044 1927 meddeles, at den deri omtalte Nedlægning af en Gasledning gennem *Flensborg* Havn paa Grund af det ugunstige Vejr er blevet forsinket. Havnen vil antagelig være helt spærret den 3. December d. A., men man maa være forberedt paa, at yderligere Forsinkelser paa Grund af Vejrforholdene kan indtræde. c. $54^{\circ} 48'$ N. $9^{\circ} 26'$ E.

(E. f. S. Nr. 46/2044 1927.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2118. Danmark. Kattegat. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.

Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. $57^{\circ} 08'$ N. $11^{\circ} 23'$ E. er atter i Orden og lyser med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 47/2100 1927.)

2119. Sverige. Kattegat. Indløbet til Varberg. Skälklippan. Fast Sømærke atter opført.

(U. f. s. Nr. 47/3929. Stockholm 1927.)

Det sorte, faste Sømærke med Kegel med Spidsen opad paa $57^{\circ} 05' 51''$ N. $12^{\circ} 14' 08''$ E. paa *Skälklippan* er atter opført og i Orden.

(E. f. S. Nr. 41/1771 1927.)

2120. Sverige. Kattegat. Vinga-Ungar NW. Lys- og Fløjtetønde med Undervandsklokke i Uorden.

(U. f. s. Nr. 47/3930. Stockholm 1927.)

Undervandsklokken paa Lys- og Fløjtetønden paa c. $57^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 35'$ E., NW. for *Vinga-Ungar*, er for Tiden ude af Virksomhed.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2121. Tyskland. Elben. Westertill Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.

(N. f. S. Nr. 49/5301. Berlin 1927.)

Westertill Fløjtetønde paa c. $53^{\circ} 58'$ N. $8^{\circ} 07'$ E. er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blik 2^s, Mærke 3^s.

(E. f. S. Nr. 29/1272 1927. Kort. Nr. 264.)

- 2122. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Ouddorp. Redningsbaadsstation nedlagt.**
(B. a. Z. Nr. 264/2961. s'Gravenhage 1927.)
Ouddorp Redningsbaadsstation paa c. 51° 48' N. 3° 56' E., paa S.-Kysten af *Goeree*, er permanent nedlagt. Raketsignalerne er ogsaa nedlagt.
(Kort Nr. 264.)
- 2123. England. Themsen Anduvning. Afmærkning forandres.**
(N. t. M. Nr. 2054 og 2055. London 1927.)
Den 17. Januar 1928 eller snarest derefter vil følgende Forandringer i Afmærkningen ved *Themsen* Anduvning finde Sted:
1. *North Knob* Lystønde vil blive ombyttet med en rød- og hvidtneret Lystønde med samme Fyrkarakter, rødt Et-Blink, og samtidig flyttet c. 0,9 Sm NE. efter til c. 51° 32' N. 1° 06' E.
 2. *North-West Shingles* Tønde vil blive ombyttet med en sort og hvid, lodret sribet Tønde. Form og Topbetegnelse uforandret. Samtidig flyttes Tønden 0,4 Sm NE. efter til c. 51° 31' N. 1° 10' E.
 3. Sort- og hvidtneret Stumptønde *Barrow No. 14* paa c. 51° 33' N. 1° 07' E., c. 2¾ Sm SE. for *Maplin* Fyr, inddrages.
 4. Sort og hvid, lodret sribet Stumptønde *West Mid Shingles* paa c. 51° 31' N. 1° 10' E., c. 0,95 Sm W. for *North-West Shingles* Baake, inddrages.
 5. *South Shingles* Lys- og Fløjtetønde flyttes c. 0,375 Sm E. efter til c. 51° 29' N. 1° 16' E.
 6. Rød Spidstønde *Pan Sand Spit* paa c. 51° 27' N. 1° 12' E., c. 1,2 Sm SE. for *Pan Sand* Baake, inddrages.
 7. Rød og hvid, lodret sribet Stumptønde *Wedge* paa c. 51° 27' N. 1° 14' E., c. 2½ Sm SE. for *Pan Sand* Baake.
- 2124. England. Themsen. Sheerness Anduvning. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 2011. London 1927.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 47/2067 1927 meddeles, at der ved en fornylig foretagen Opmaaling er fundet Steder med mindre Dybde ved N.-Siden af Løbet til *Sheerness*, som følger:
Dybder fra 7,0 m til 7,3 m 0,232 Sm 46° og 0,405 Sm 63° fra Lystønde Nr. 4, der ligger paa c. 51° 28' N. 0° 49' E.
(E. f. S. Nr. 47/2067 1927.)
- 2125. England. Themsen. South Edinburgh Channel. Afmærkning flyttet.**
(N. t. M. Nr. 80. Trinity House, London 1927.)
Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:
1. Den røde Lystønde *South Edinburgh No. 1*, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., er flyttet c. 0,37 Sm NW. efter saaledes, at den nu ligger i 14,0 m Vand 1,95 Sm 26½° fra *South Shingles* Baake.
 2. Den røde Spidstønde *South Edinburgh No. 3* er flyttet c. 0,38 Sm NW. efter saaledes, at den nu ligger i 9,1 m Vand 2,125 Sm 13° fra *South Shingles* Baake.
c. 51° 32' N. 1° 17' E.
(E. f. S. Nr. 43/1862 1927.)
- 2126. England. Great Yarmouth Anduvning. Hewett Channel. Oplysning om Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2041. London 1927.)
Vraget af Fiskerdamperen *Golden Strand* ligger sunket paa c. 52° 34' N. 1° 48' E., c. 2¼ Sm E. for Indløbet til *Great Yarmouth* Havn og 2,75 Sm 104½° fra *Gorleston* Kirke. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s., er udlagt c. 0,025 Sm SW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 45/1959 1927.)
- 2127. England. Fyrskibene Lynn Well og St. Nicholas. Dagmærker fjernes.**
(N. t. M. Nr. 2037. London 1927.)
Den 15. December d. A. eller snarest derefter vil, uden nærmere Meddelelse, Dagmærkerne paa Fyrskibene *Lynn Well* c. 53° 01' N. 0° 26' E. og *St. Nicholas* c. 52° 35' N. 1° 46' E. blive permanent fjernet.

2128. England. Humber Anduvning. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 2042. London 1927.)

Vraget af Dampskibet *Saltoun* ligger sunket paa c. $53^{\circ} 39' N.$ $0^{\circ} 15' E.$, 4,1 Sm 79° fra *Kilnsea* Baake. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , er udlagt c. 0,025 Sm SE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 46/2016 1926.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2129. Frankrig. Caen Red. Afmærkning forandret.**

(A. a. N. Nr. 21/2230. Paris 1927.)

Anduvningstønden paa c. $49^{\circ} 19',9 N.$ $0^{\circ} 14',3 W.$, paa *Caen Red*, er ombyttet med en rød- og sortmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver $7\frac{1}{2}^s$, Lys 4^s , Mørke 1^s , Lys $1,5^s$, Mørke 1^s .

2130. England S.-Kyst. Tor Bay. Brixham Roads. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2036. London 1927.)

En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er udlagt c. 90 m N. for Vraget af Motorskibet *Don Lorenzo*, der ligger sunket paa c. $50^{\circ} 24' N.$ $3^{\circ} 30' W.$, 0,38 Sm 76° fra Fyret paa Yderenden af *Victoria* Bølgebryder.

2131. Irland W.-Kyst. Galway Havn. Vrag.

(N. t. M. Nr. 2043. London 1927.)

Vraget af en Trawler ligger sunket paa c. $53^{\circ} 16' N.$ $9^{\circ} 03' W.$, 0,36 Sm 148° fra Fyret paa *Nimmo Mole*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2132. Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Heimaey. Trafiksignaler gives ikke om Natten.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

De tidligere Trafiksignaler med Lanterne om Natten ved *Heimaey* Havn gives ikke mere.

Heimaey Havn: c. $63^{\circ} 26',7 N.$ $20^{\circ} 15',9 W.$

(E. f. S. Nr. 38,1676 1927. Islandske Lods, Side 188.)

2133. Island NW.-Kyst. Ønundarfjördr. Flateyri. Fyr tændt.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Yderst paa Tangen paa *Flateyri* er paa $66^{\circ} 01' (29'') N.$ $23^{\circ} 30' (48'') W.$ tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 12 m. En 10 m høj Fyrpæl. Brændetid: 1. August—15. Maj.

(Kort Nr. 270, 261 og 239. Islandske Lods, Side 100. Fyr-Fort. Nr. 756 A.)

2134. Frankrig. Passage de la Teignouse. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 2030. London 1927.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 44/1911 1927 meddeles, at en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa c. $47^{\circ} 27' N.$ $3^{\circ} 02' W.$, ved S.-Siden af N.-lige Indløb til Kanalen og 1,08 Sm $145\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *La Teignouse* Fyr.

(E. f. S. Nr. 44/1911 1927.)

2135. Frankrig. Saint-Jean-de-Luz Bugt. Fort Soca. Taagesignal oprettet.

(A. a. N. Nr. 121 2222. Paris 1927.)

Paa Fort *Soca* paa c. $43^{\circ} 23',7 N.$ $1^{\circ} 41',0 W.$ er oprettet et Taagesignal, der afgives med Sirene. En vedvarende Tone af varierende Højde.

- 2136. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Forcados Floden Indløb. Kendeligt Landmærke.**
(N. t. M. Nr. 2048. London 1927.)
Hulken *Altair*, der er malet hvid, er sat fast ind paa Mudderbanken ved N.-Siden af *South Point*. $5^{\circ} 21' 50''$ N. $5^{\circ} 19' 30''$ E.
- 2137. Newfoundland E.-Kyst. West Indian Island N. Seal Rock. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2049. London 1927.)
Paa *Seal Rock* er paa c. $49^{\circ} 33'$ N. $54^{\circ} 17'$ W., c. $0,55$ Sm SW. for *South Point*, *Stag Harbor Tickle*, og $1,03$ Sm 110° fra *Indian Lookcut Island* Triangulationsmærke, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: c. $6\frac{1}{2}$ m. Hvidt, ottekantet Taarn med en rød Lanterne.
- 2138. Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2031. London 1927.)
1. En Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s , er udlagt paa c. $47^{\circ} 34'$ N. $59^{\circ} 07'$ W., $0,9$ Sm 127° fra *Road Island* Fyr.
2. En Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , er udlagt $0,395$ Sm 118° fra *Road Island* Fyr.
- 2139. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. York Spit. Fyr nedlagt. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2022. London 1927.)
1. Det hvide Blinkfyr paa c. $37^{\circ} 14'$ N. $76^{\circ} 19'$ W., paa Hjørnet af Landtangen c. 3 Sm NW. for *York Spit* Fyr, er nedlagt.
2. Som Erstatning for det i Pkt. 1 omtalte Fyr er paa samme Sted udlagt en rød Lystønde Nr. 2 A, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 5^s , Mørke 5^s .

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

- 2140. Cuba S.-Kyst. Puerto Jucaro Anduvning. Dybde paa Grund aftaget.**
(N. t. M. Nr. 2051. London 1927.)
En Dybde paa $5,2$ m er fundet paa $21^{\circ} 27' 00''$ N. $78^{\circ} 55' 38''$ W., c. $4\frac{1}{2}$ Sm SW. for *Cayo Flamenguito*.
- 2141. Brasilien. Calcanhar Fyr atter tændt.**
(N. f. S. Nr. 49/5347. Berlin 1927.)
Calcanhar Fyr paa c. $5^{\circ} 10'$ S. $35^{\circ} 29'$ W., der midlertidig har været slukket, er atter tændt og viser nu hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink 1^s , Mørke 5^s . Synsvide: 20 Sm.
- 2142. Argentina. Punta Bajos S. Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 46.3883. Stockholm 1927.)
Punta Bajos Fyr paa $42^{\circ} 23' 14''$ N. $63^{\circ} 37' 00''$ W., c. 2 Sm S. for *Punta Bajos* paa Halvøen *Valdés*, er nu tændt og viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s , Blink 1^s , Mørke 6^s , Blink 1^s , Mørke 6^s , Blink 1^s , Mørke 15^s . Flammens Højde: 32 m. Synsvide: 17 Sm. Et 27 m højt, firkantet, sortmalet Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 45/1974 1927.)

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

- 2143. Malacca Stræde. Puket Havn. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2060. London 1927.)
En smal Grund c. $0,17$ Sm lang, og som flere Steder er tør ved Lavvande, ligger i Retningen c. 340° — 160° . Midten af Grunden ligger paa c. $7^{\circ} 52'$ N. $98^{\circ} 25'$ E., $1,7$ Sm 115° fra Havnekontoret S. for *Tongka*.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2144. Kinesiske Hav. Formosa W.-Kyst. Seikitsu Sho E. Oplysning om Skær.**
 (N. t. M. Nr. 2053. London 1927.)
 E. f. S. Nr. 34/1510 1927 annulleres og erstattes med:
 1. Et Skær med 2,3 m Vand er fundet paa c. 23° 15' N. 119° 38' E., 1,2 Sm 73° fra *Seikitsu Sho* Triangulationsmærke.
 2. Et Skær med 9,1 m Vand er fundet 1,95 Sm 54° fra *Seikitsu Sho* Triangulationsmærke.
- 2145. Sibirien. Amur Bugt. Oplysning om Grund.**
 (N. t. M. Nr. 2059. London 1927.)
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 23/1009 1927 meddeles, at Dybden tæt SW. for den tidligere opgivne Plads og 2,9 Sm 219° fra E.-Spidsen af *Peschani Point* er 4,6 m (Skaller) i Stedet for 5,5 m. c. 43° 08' N. 131° 44' E.
 (E. f. S. Nr. 23/1009 1927.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2146. Tyskland. Oplysning om Stormvarselstationer.**
 (N. f. S. Nr. 49/5293 og 49/5395. Berlin 1927.)
Swinemünde Stormvarselstation paa c. 53° 55' N. 14° 17' E. viser fra den 1. December d. A. ved hvert Stormvarsel om Natten en rød Lanterne.
Wcrnemünde Stormvarselstation paa c. 54° 11' N. 12° 05' E. viser fra den 1. December d. A. som Natsignal en rød Lanterne fra Raen paa Stormvarselmæsten.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- N 1669 Harbours and Anchorages in the Archipelago, Eastern Mediterranean. Port Laki. Alinda bay.
 R 772 Pacific Ocean. — Islands and reefs in the Caroline islands.
 T Supplement No. 7 to Channel Pilot, Part. I.

Tyskland:

- R 56 Nordsee, Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil.
 R 105 Nordsee, Die Eider, Norder- und Süderpiep.

Tillæg.

I. Østersøen.

- 2147. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
 Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er for Tiden slukket; den vil snarest atter blive tændt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2148. Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund Havn. Varpetønde udlagt.

Paa N.-Siden af Indløbet til *Frederikssund* Havn er c. 65 m W. for Baadehavnen, omtrent lige overfor den inderste Varpetønde paa S.-Siden af Indløbet, udlagt en Varpetønde til Hjælp ved Forhaling af større Skibe fra S.-Kajen. Der findes saaledes nu 2 Varpetønder paa N.-Siden af Indløbet og 2 Varpetønder paa S.-Siden af Indløbet til *Frederikssund* Havn.

Frederikssund Havn: c. $55^{\circ} 50'_{,1}$ N. $12^{\circ} 03'_{,6}$ E.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 204, Tillæg Nr. 1, Side 8. Havne-Lods, Side 54, Tillæg Nr. 1, Side 4 og 5.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2149. Danmark. Graadyb. Topsand Lystønde inddraget for Is.

Lystønden *Topsand* paa $55^{\circ} 30'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 21'$ ($31''$) E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 7. December 1927.

Nr. 49.

„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.

2150. Sverige S.-Kyst. Simrishamn. Sømærker atter udlagt.

(U. f. s. Nr. 48/4044. Stockholm 1927.)

Stagen med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 34' 13''$ N. $14^{\circ} 23' 20''$ E., ved Grunden *Nedjan*, samt alle Stagerne i Indsejlingsrenden til *Simrishamn* er atter udlagt paa Plads. (E. f. S. Nr. 48/2102 1927.)

2151. Sverige. Öland W.-Kyst. Stora Rör. Havnefyr anbringes ikke foreløbig.

(U. f. s. Nr. 48/4040. Stockholm 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/602 1927 meddeles, at Fyret *Stora Rørs hamn yttre*, som midlertidig er slukket og borttaget fra sin Plads, ikke atter vil blive anbragt paa Plads og tændt, før de igangværende Kajbygningsarbejder er fuldført, hvilket antagelig vil ske i Sommeren 1928. $56^{\circ} 45' 30''$ N. $16^{\circ} 31' 53''$ E.

(E. f. S. Nr. 16/602 1927.)

2152. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 48/4031. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

1. *Trindelen* c. $60^{\circ} 44'$ N. $17^{\circ} 20'$ E. *Holmudden västra. Djuphamnsgrundet*. (Hver af de foranævnte Lystønder er erstattet med en Stage med Kost).
2. *Holmudden östra* c. $60^{\circ} 44'$ N. $17^{\circ} 19'$ E. *Sörgrundet*. (Hver af de foranævnte Lystønder er erstattet med en Stage).

2153. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 48/4025, 48/4028 og 48/4030. Stockholm 1927. Telegram fra Karlsborg Radio.)

Batteriudden c. $61^{\circ} 40'$ N. $17^{\circ} 16'$ E. *Hansåkergrundet* c. $61^{\circ} 42'$ N. $17^{\circ} 14'$ E. *Vänta litets grund* c. $62^{\circ} 30'$ N. $18^{\circ} 15'$ E. *Långrogrundet* c. $63^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 38'$ E. *Sör-gadden* c. $63^{\circ} 33'$ N. $20^{\circ} 51'$ E. *Nordvalen* c. $63^{\circ} 32'$ N. $20^{\circ} 48'$ E.

2154. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 48/4024. Stockholm 1927. Telegram fra Karlsborg Radio.)

Nedennævnte Fyrskib er inddraget for Vinterperioden:

Östra Kvarnen c. $63^{\circ} 34'$ N. $20^{\circ} 56'$ E. *Sydostbrotten* c. $63^{\circ} 19'$ N. $20^{\circ} 11'$ E.

2155. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 48/4022. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Germundsö c. $65^{\circ} 26'$ N. $22^{\circ} 14'$ E.

2156. **Bottniske Bugt. Norra Kvarken. Rönnskär W. t. S. Oplysning om Vrag.**
(U. f. S. Nr. 33/505. Helsingfors 1927.)
Vraget af Barken *Zaritza*, der i synkefærdig Tilstand laa opankret c. 12 Sm W. t. S. fra *Rönnskär* paa c. 63° 04' N. 20° 48' E., er nu sunket. Vraget er ikke farligt for Sejladsen.
(E. f. S. Nr. 47/2096 1927.)
2157. **Finland. Ålandsøerne. Utö SW. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 50/5528. Berlin 1927.)
Vraget af en Uddybningsmaskine ligger sunket i 29 m Vand paa c. 59° 35' N. 21° 02' E., 16 Sm SW. for *Utö*. Vraget ligger farligt for Sejladsen.
2158. **Finland. Finske Bugt. Lövörevet. Lystønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 33/501. Helsingfors 1927.)
Lystønden *Lövörevet* paa c. 60° 20' N. 26° 32' E.
2159. **Finland. Finske Bugt. Lovisa—Boistö. Ljusacklacken faste Sømærke ødelagt.**
(U. f. S. Nr. 33/504. Helsingfors 1927.)
Ljusacklacken faste Sømærke paa 60° 19' 15" N. 26° 30' 20" E. er ødelagt, men vil atter blive opført.
2160. **Finland. Finske Bugt. Makslathi. Villinsaari. Faste Sømærker ødelagt.**
(U. f. S. Nr. 33/500. Helsingfors 1927.)
De faste Sømærker *Villinsaari övre* paa c. 60° 27' N. 28° 42' E. og *Villinsaari nedre* er ødelagt, men vil atter blive opført.
2161. **Finland. Finske Bugt. Fyrskibet Verkkomatala inddraget for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 33/499. Helsingfors 1927.)
Fyrskibet *Verkkomatala* paa c. 60° 17' N. 28° 46' E. er inddraget for Vinterperioden.
2162. **Rusland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 33/503. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Kap Kolganpja c. 59° 53' N. 28° 33' E. *Luga-Bugt* c. 59° 52' N. 28° 26' E.
2163. **Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Vrag Oleg. Vragafmærkning forandret for Vinteren.**
(N. f. S. Nr. 50/5432. Berlin 1927.)
Den hvide Lystønde, der hidtil har været udlagt ved N.-Siden af Vraget, som ligger sunket paa 60° 00' 19" N. 29° 34' 16" E., er inddraget og erstattet med et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2,3^s, og som er anbragt paa selve Vraget.
2164. **Tyskland. Warnemünde Havneindløb. Tilsanding fjernet.**
(N. f. S. Nr. 50/5427. Berlin 1927.)
Tilsandingen mellem Molehovederne paa c. 54° 11',₃ N. 12° 05',₆ E. er fjernet.
(E. f. S. Nr. 20/868 1927.)

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

2165. **Danmark. Sundet. København. Ny Deviationspæl under Opførelse.**
I Løbet af de nærmeste Dage paabegyndes Opførelsen af en ny Deviationspæl i *Københavns* Yderhavn til Erstatning for den nuværende paa 55° 42' (21") N. 12° 36' (57") E., W. for *Trekroner* Bølgebryderen. Den nye Pæl opføres c. 35 m c. 190° fra den nuværende Deviationspæl.
Den nuværende Pæl fjernes først efter Bygningen af den nye, om hvilken der senere vil fremkomme nærmere Oplysning vedrørende nøjagtig Plads og retvisende Retninger.
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 272. Havne-Lods, Side 110.)

- 2166. Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyrskib flyttet tilbage. Midlertidig Lystønde inddraget.**
 Fyrskibet *Drogden*, der midlertidig har været udlagt paa $55^{\circ} 32' (37'') N. 12^{\circ} 43' (05'') E.$, c. 850 m S. for sin oprindelige Station, er nu flyttet tilbage til sin Station paa $55^{\circ} 33' (03'') N. 12^{\circ} 42' (57'') E.$
 Samtidig er den hvide Lystønde, der midlertidig var udlagt paa $55^{\circ} 33' (18'') N. 12^{\circ} 43' (00'') E.$, inddraget.
 (E. f. S. Nr. 46/2043 1927.)
- 2167. Danmark. Sundet. Kalleboer. Sorte-Rende. Lystønde Kalleboer N. inddraget.**
 Lystønden *Kalleboer N.* paa c. $55^{\circ} 35' N. 12^{\circ} 31' E.$ er inddraget.
 (Fyr-Fort. Nr. 306.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2168. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib. Radiotaagesignal midlertidigt i Uorden.**
 (U. f. s. Nr. 48/4126. Stockholm 1927.)
 Radiotaagesignalet i Fyrskibet *Fladen* paa c. $57^{\circ} 13' N. 11^{\circ} 51' E.$ er for Tiden upaalideligt.
- 2169. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
 I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Sælhundeholm-Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm-Løb*: 2,2 m, i *Svaneholm-Løb*: 1,5 m og i *Kobberø-Løb*: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden 6,0 m Dybde ind til *Thyborøn Havn* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
 (E. f. S. Nr. 45/1952 1927.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2170. Rusland. Hvide Hav. Morzhovetz Island. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 2117. London 1927.)
Morzhovetz Island Fyr paa c. $66^{\circ} 43' N. 42^{\circ} 30' E.$ viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , $\frac{1}{4}$ Blink $0,3^s$, Mørke $3,4^s$, $\frac{1}{2}$ Blink $0,3^s$, Mørke 11^s . Synsvidden er forøget til 18 Sm.
- 2171. Nordsøen. Drivende Vrag.**
 (N. t. M. Nr. 2146. London 1927.)
 Den 21. November 1927. Vraget af den afmastede Skonnert *Gauntlet* i synkefærdig Tilstand. c. $54^{\circ} 16' N. 0^{\circ} 02' E.$, E. for *Scarborough*.
 Den 25. November 1927. En Bom fastsiddende i Vraggods. c. $56^{\circ} 48' N. 2^{\circ} 10' E.$
 Den 25. November 1927. Vraggods under Vandet. c. $53^{\circ} 33' N. 0^{\circ} 47' E.$,
Humber Anduvning.
- 2172. Holland. Schouwenbank Fyrskib midlertidig ombyttet med en Lys- og Fløjte-tønde.**
 (B. a. Z. Nr. 279/3158. s'Gravenhage 1927.)
 Fyrskibet *Schouwenbank* paa c. $51^{\circ} 47' N. 3^{\circ} 28' E.$ er midlertidig ombyttet med en rød Lys- og Fløjte-tønde med hvidt Bælte, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 5^s , Mørke 1^s .
- 2173. England. Haisborough Sand. Oplysning om Vrag.**
 (N. t. M. Nr. 2101. London 1927.)
 Vraget af den forreste Del af Dampskibet *Georgia*, fra hvis Mast det internationale Signal NC endnu vajer, ligger strandet paa $52^{\circ} 52' 10'' N. 1^{\circ} 46' 55'' E.$, nær S.-Spidsen af Sandet.

2174. England. Cromer N. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2101. London 1927.)

Vraget af den agterste Del af Dampskibet *Georgia*, hvorfra Mast og Skorsten rager over Vandet, ligger sunket paa c. $52^{\circ} 57' N.$ i $1^{\circ} 19' E.$, 2,05 Sm $359\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Cromer Fyr*. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, er udlagt c. 75 m NE. for Vraget.

2175. Orkney Øerne. Auskerry Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 9. Edinburgh 1927.)

Den 1. Februar 1928 vil *Auskerry Fyr*, der nu viser hvidt, fast Lys, blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s, Blink 7^s, Mørke 13^s. c. $59^{\circ} 01' N.$ $2^{\circ} 34' W.$
(Kort Nr. 263.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2176. England S.-Kyst. Spithead. Mineøvelsesfelt. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 2098. London 1927.)

Den grøn- og hvidternede Lystønde paa c. $50^{\circ} 45' N.$ $1^{\circ} 06' W.$, ved NE.-Hjørnet af Mineøvelsesfeltet og c. 0,55 Sm NW. for *Nomans Fort Fyr*, viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s.

2177. England W.-Kyst. Hartland Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 82. Trinity House, London 1927.)

Hartland Fyr paa $51^{\circ} 01' 00'' N.$ $4^{\circ} 31' 30'' W.$ viser nu hvidt Gruppe-Blink, Seks-Blink hver 15^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s, Blink 0,14^s, Mørke 1,36^s. Samtidig er Fyrets Lysevne betydelig forøget.
(E. f. S. Nr. 35/1555 1927.)

2178. England W.-Kyst. Wales N.-Kyst. Rhyl. Bro ødelagt. Fyr slukket.

(N. t. M. Nr. 2084. London 1927.)

Rhyl Bro paa c. $53^{\circ} 20' N.$ $3^{\circ} 30' W.$ er ødelagt, og det røde, faste Fyr, der tidligere var anbragt paa Yderenden af Broen, er permanent nedlagt.

2179. England W.-Kyst. Mersey Floden Anduvning. North-West Fyrskib ombyttet med Fyr- og Klokkebaad.

(N. t. M. Nr. 2113. London 1927.)

North-West Fyrskib paa c. $53^{\circ} 31' N.$ $3^{\circ} 31' W.$ er inddraget og erstattet med en rødmalet Fyr- og Klokkebaad, mærket „*North-West*“, og som viser hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 9 m.
(E. f. S. Nr. 35/1557 1927.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2180. Island NW.-Kyst. Önundarfjördr. Flateyri. Oplysning om Fyrs Plads.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/2133 1927 meddeles, at det nye Fyr paa Yderenden af Tangen paa *Flateyri* ligger paa $66^{\circ} 02' (45'') N.$ $23^{\circ} 30' (51'') W.$
(E. f. S. Nr. 48/2133 1927. Kort Nr. 270, 261 og 239. Fyr-Fort. Nr. 756 A.)

2181. Spanien S.-Kyst. Kap Trafalgar. Nyt Fyr tændt.

(A. a. l. N. Nr. 46/1221. Madrid 1927.)

I det tidligere Fyrtaarn paa Kap *Trafalgar* paa $36^{\circ} 10' 45'' N.$ $6^{\circ} 02' 07'' W.$ er nu tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,38^s, Mørke 1,76^s, Blink 0,38^s, Mørke 6,05^s, Blink 0,38^s, Mørke 6,05^s. Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 34 Sm. Samtidig med Tændingen af det nye Fyr er det midlertidige Fyr, der viste hvidt Et-Blink hver 4^s, slukket.
(E. f. S. Nr. 47/2078 1926.)

2182. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Harbour of Refuge Fyr Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 46/4405. Washington 1927.)

Ved *Harbour of Refuge* Fyr paa c. 38° 49' N. 75° 06' W. er oprettet et Taagesignal med Sirene, Tre-Stød hver 45^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 35^s. — Det midlertidige Taagesignal med Klokke er nedlagt.

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

2183. Mexiko. Mata Redonda Brændselsstation. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 46/4417. Washington 1927.)

Lys- og Fløjtetønden, der tidligere afmærkede Ankerpladsen paa c. 21° 14' N. 97° 23' W., ud for *Mata Redonda* Brændselsstation, er permanent inddraget. (E. f. S. Nr. 14/828 1922.)

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

2184. Ceylon W.-Kyst. Colombo Havn. Patent-Ophalerbedding midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 2100. London 1927.)

Patent-Ophalerbeddingen ved S.-Enden af *Colombo* Havn vil ikke kunne anvendes i Tiden fra den 3. Januar 1928 til omtrent Slutningen af April samme Aar. Yderligere Meddelelser vil ikke fremkomme. c. 6° 56' N. 79° 51' E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2185. Siam Bugt. Siam. Koh Rang. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2109. London 1927.)

Koh Rang Fyr paa c. 10° 50' N. 99° 28' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 9^s, Blink 1^s, Mørke 8^s.

2186. Japan. Honshu S.-Kyst. Kami Shima. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 2119. London 1927.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil *Kami Shima* Fyr paa c. 34° 33' N. 136° 59' E., paa E.-Siden af Øen, blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s. Det hvide, faste Bifyr, der lyser over *Kodzukami Sho*, forbliver uforandret.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2187. Tyskland. Oplysning om Vragfyrskibe.

(N. f. S. Nr. 49/5384. Berlin 1927.)

Vragfyrskibe er grønmaalede og paa hver Side af Skroget med hvidt mærket „*Wrack*“. Som Signaler føres under en Raa paa den Side, der vender imod Vraget, 1 grøn Ballon eller 1 grøn Lanterne, og paa den Side, der vender fra Vraget, 2 grønne Bølloner eller 2 grønne Lanterner lodret for hinanden. Vragfyrskibene fører ingen Ankerlanterne.

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 West Coasts of Central America and United States Pilot.

T Supplement No. 1 to Japan Pilot, Vol. II.

Tillæg.

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

2188. Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort Fyr. Taagesignal forandres.

Det nuværende Taagesignal, To-Knald hver 5^m, fra *Middelgrunds-Fort Fyr* paa 55° 43' 14" N. 12° 40' 13" E. vil den 15. December d. A. blive forandret til Taagesignal med Nautofon, der giver En-Tone hver 10^s, Tone c. 3^s, Pause c. 7^s. Tonehøjde: c. 525 Svingninger pr. Sek. Nautofonen lyder kraftigst N. og S. efter.

Hvis Nautofonsignalet kommer i Uorden, afgives det nuværende Knaldsignal, indtil Fejlen er rettet.

(E. f. S. Nr. 47/1945 1927. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 264. Fyr-Fort Nr. 274.)

2189. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Kirkegrund Klokketønde paa c. 55° 06' N. 11° 23' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2190. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyrbelysning forandres.

1. Som Vejledning for Indsejlingen til *Aarhus Havn* oprettes en Ledefyrlinie, som følger:

Bagfyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7^s, Lys 5^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 53 m. Gittermast. 56° 10' (10") N. 10° 12' (55") E., E. for *Skt. Johannes Kirke*.

Forfyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 28 m. Gittermast. 56° 10' (03") N. 10° 13' (20") E., i Nærheden af *Stranden*.

Fyrene er overet i Pejling 296° og Afstanden imellem dem er c. 495 m.

Forinden den endelige Tænding af Fyrene kan disse brænde til Forsøg.

2. I Løbet af den nærmeste Tid vil det hvide, røde og grønne Vinkelfyr paa 56° 09' 11" N. 10° 13' 34" E., paa det tidligere E.-lige Molehoved, blive flyttet ud paa det nye E.-lige Molehoved. Nærmere Oplysninger vil fremkomme om Lysvinkler, Flamme-højde o. l.

3. Saasnt det i Pkt. 2 nævnte Vinkelfyr er flyttet og tændt, vil den hvide Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, og som er udlagt c. 50 m NE. for Enden af den nye Mole, blive inddraget. Som Erstatning anbringes paa det yderste Hjørne af Molen, indtil Molen er færdigbygget, et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

4. Belysningen af de midlertidig langs den endnu ikke færdigbyggede Del af Molen anbragte sort- og hvidmalede Pæle, vil blive slukket.

(E. f. S. Nr. 47/2173 1926. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 161. Havne-Lods, Side 16 og 17. Fyr-Fort. Nr. 167 A. og 174.)

2191. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde i Uorden.

Tangen NW. Lystønde paa c. 56° 38' N. 10° 34' E. blinker for Tiden uregel-mæssigt. Fejlen vil snarest blive rettet.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2192. Danmark. Graadyb. Topsand Lystønde midlertidig erstattet med Spidstønde.

Lystønden *Topsand*, der for Tiden er inddraget for Is, er midlertidig erstattet med en rød Spidstønde. c. 55° 30',₁₁ N. 8° 21',₅ E.

(E. f. S. Nr. 48,2149 1927.)

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1926**
 12/577 *Wustrow NW. Vraget af Motorskonnert „Gaarden“.*
 46/2127 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Sømærker udlagt til Forsøg.*
 48/2183 *Polen. Danzig Bugt. Gdingen. Midlertidigt Fyr tændt.*
- 1927**
 11/406 *Finland. Åbo Skærgaard. Fyr midlertidig slukket.*
 16/614 *Finland. Finske Bugt. Trångsund. Uddybningsarbejder.*
 41/1760 *Advarsel. Fyr holdes midlertidigt slukket.*
 16/602 *Sverige. Öland W-Kyst. Stora Rör. Havnefyr midlertidig borttaget.*
 16/616 *Rusland. Finske Bugt. Seiskari N. Vrag.*
 25/1084 *Tyskland. Rügen E. Stubbenkammer. Afmærkning forandres.*
 27/1157 *Estland. Finske Bugt. Vulfsö NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt til Forsøg.*
 28/1200 *Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib forandres.*
 33/1439 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Söderarn Fyr forandres.*

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

- 1926**
 22/992 *Sverige. Sundet. Skanör. Indsejlingsrende. Dybde aftaget.*
 33/1482 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Udvidelsesarbejder. Midlt. Fyrbelysning.*
 42/1877 *Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod Stenfiskeri.*
- 1927**
 1/16 *Danmark. Sundet. Drogden. Midlertidigt Sømærke udlagt.*
 2/67 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Afmærkning midlertidig fjernet.*
 8/286 *Danmark. Sundet. Lous-Flak. Vrag forgæves eftersøgt.*
 9/359 *Danmark. Sundet. Drogden. Sønder-Dyb. Afmærkning ved Losseplads. Advarsel.*
 14/524 *Danmark. Sundet. Drogden. Knollen E. Afmærkning af Losseplads. Advarsel.*
 34/1484 *Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Avernakø W. Vrag.*
 15/565 *Sverige. Sundet. Falsterbo Fyr W. Oplysninger om Vrag.*
 28/1203 *Danmark. Lille-Bælt. Als-Sund. Sønderborg. Rammingsarbejder. Advarsel. Signaler.*
 37/1615 *Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Nykirke. Fyr tændes.*
 43/1854 *Danmark. Lille Bælt. Aabenraa. Fyrbelysning forandres. Dagmærke. Sømærke flyttes.*
 44/1900 *Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde midlertidig forandret. Lystønde flyttes.*
 47/2097 *Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib WSW. Vrag „Glind“ afmærket.*
 47/2098 *Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort Fyr. Taagesignal forandres.*
 49/2188

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1926**
 33/1435 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Rev. Vrag af Motorsmakke „Agra“.*
 36/1620 *Danmark. Kattegat. Læsø-Trindel Fyrskib. Fyr tændes forsøgsvis i diset Vejr.*
 39/1719 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederikssund S. Gennemsejlingsaabning i Jernbanebro flyttes.*
 47/2172 *Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Vrag.*
 49/2235 *Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Ebbelykke-Rev W. Vrag.*

- 1927
 2/69 *Danmark. Kattegat. Skagen.* Lodsdamper inddraget.
 4/150 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Havnemole forlænges. Særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Ny Havnemole under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 8/289 *Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund.* Jernbanebro under Ombygning. Advarsel.
 11/437 *Danmark. Kattegat. Søby Havn.* Fyr midlertidig slukket.
 14/546 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.
 40/1751 *Danmark. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib.* Radiotaagesignal oprettes.
 46/2010 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn SE.* Vrag „*Ingomar*“ afmærket.
 49/2168 *Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib.* Radiotaagesignal midlertidigt i Uorden.
 49/2191 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyrbelysning forandres.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1927
 6/217 *Norge. Lister. Brekneholmen Fyr* ødelagt.
 24/1042 *Danmark. Horns-Rev Fyrskib.* Undervandstaagesignal og Radiotaagesignal anbringes.
 35/1553 *England. Smith's Knoll og South Scroby.* Afmærkning forandres midlertidig.
 42/1822 *Skotland. Munden af Firth of Forth.* Tønder midlertidig udlagt. Advarsel.
 42/1824 *Skotland. Rattray Head.* Taagesignal midlertidig upaalideligt.
 48/2123 *England. Themsen Anduvning.* Afmærkning forandres.
 48/2128 *England. Humber Anduvning.* Vrag „*Saltoun*“ afmærket.
 49/2172 *Holland. Schouwenbank Fyrskib* midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 49/2175 *Orkney Æerne. Auskerry Fyr* forandres.

Island og Færøerne.

- 1926
 23/1044 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik.* Ny Mole opføres. Uddybning.
 32/1423 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Reykjavik.* Midlertidigt Fyr tændt.
- 1927
 32/1404 *Island W.-Kyst. Faxaflói. Gerdartangi Fyr* forandres.
 32/1406 *Island E.-Kyst. Ædursteinn Fyr* forandres.
 32/1407 *Island E.-Kyst. Hornafjördr. Hvanney Fyr* forandres.
 36/1609 *Island W.-Kyst. Faxaflói.* Oplysning om Vrag. Fyr midlertidig forandret. Sejlanvisning.
 41/1781 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Heimaey Havn. Hørgeyrimole* forlænges. Advarsel.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 14. December 1927.

Nr. 50.

„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 Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 316. *Smaalands-Farvandet. Grønsund. Maalestok: 1 : 25 000. 1927.*
Pris: 3 Kr.

Annuleret er:

Kort Nr. 228. *Grønsund 1909.*

I. Østersøen.

2193. *Sverige E.-Kyst. Örsbaken. Lystønde inddraget for Vinteren.*
(U. f. s. Nr. 49/4131. Stockholm 1927.)

Lystønden *Örsbaken* paa c. 58° 43' N. 17° 08' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

2194. *Sverige. Södra Kvarken. Understen Fyr ENE. Grund.*
(U. f. s. Nr. 49/4130. Stockholm 1927.)

En Grund med 10,3 m Vand er fundet paa 60° 18' 40" N. 19° 03' 30" E., c. 1¼ Sm W. t. S. for Klokketønden *Märketskallen*.

2195. *Rusland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.*
(U. f. s. Nr. 49/4145 og 49/4147. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Demansten c. 60° 00' N. 28° 45' E. *Kurgalski* c. 59° 56' N. 28° 02' E. *Srednjaja*
c. 60° 10' N. 28° 21' E.

2196. *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt-Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.*
(U. f. s. Nr. 49/4142. Stockholm 1927.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden.

1. Lystønden paa c. 59° 58' N. 29° 48' E., ved Indløbet til *Leningrad-Sokanal*.
2. Lystønden paa c. 59° 59' N. 29° 42' E., ved N.-Enden af *Miljutin* Bølgebryder.
3. Lystønden paa c. 59° 59' N. 29° 41' E., ved Indløbet fra Søen til *Kronstadt*

Store Red.

2197. **Rusland. Finske Bugt. Neva-Bugt. Fyrskibet Neva inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 49/4141. Stockholm 1927.)
Fyrskibet *Neva* paa c. 59° 56' N. 30° 08' E. er inddraget for Vinterperioden.
2198. **Rusland. Finske Bugt. Kap Kolganpja Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 49/4146. Stockholm 1927.)
Kap Kolganpja Fyr paa c. 59° 51' N. 28° 33' E. er slukket for Vinterperioden.
(Se Tillæg.)

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

2199. **Danmark. Store-Bælt. Vengeance-Grund. Lys- og Fløjtetønde inddraget.**
Lys- og Fløjtetønden *Vengeance-Grund* paa c. 55° 12' N. 11° 05' E. er inddraget og erstattet med en rød Spidstønde.
(Fyr-Fort. Nr. 358.)
2200. **Danmark. Farvandet Syd for Fyeu. Avernøkø W. Vragafmærkning inddraget.**
Den grønne Vragvager med 1 grønt Flag, der var udlagt c. 50 m WSW. for Vraget af Galeasen *Astræa*, der ligger sunket i c. 12½ m Vand paa c. 55° 02',1 N. 10° 13',4 E., og hvorover mindste Dybde er 8,4 m. er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 15/565 1927. Kort Nr. 297, 282, 241 og 298.)
2201. **Danmark. Lille-Bælt. Kolding-Fjord. Agtrup-Vig. Dybe-Rende. Afmærkning forandres. Kolding Havn. Fyr nedlægges.**
Den 22. December d. A. vil følgende Forandringer finde Sted:
1. a. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 29' (40") N. 9° 35' (20") E. ombyttes med en rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk.
b. En rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk udlægges paa 55° 29' (42") N. 9° 34' (34") E.
c. Forbindelseslinien mellem de i Pkt. a. og b. nævnte Sømærker angiver den omtrentlige Kurs for Fartøjer med et Dybgaende af indtil c. 4,3 m.
2. Den grønne, faste Ledefyrlinie paa N.-Siden af *Kolding* Havn nedlægges permanent.
(Kort Nr. 223 og 241. Danske Lods, Side 352 og 353. Havne Lods, Side 93 og 94. Fyr-Fort. Nr. 386. Søm.-Fort. Side 55, Nr. 20.)
2202. **Danmark. Lille-Bælt. Als. Augustenborg-Fjord. Pælerester. Advarsel.**
Paa et mindre Omraade, c. 50 m N. for det almindelige Sejlløb ind til *Augustenborg* Havn og omtrent S. for den tidligere Kongebro ved *Augustenborg* Park, findes en Del Pælerester, der ved daglig Vandstand kun naar op til c. 0,5 à 2,0 m under Overfladen. Da disse Pælerester, der ikke er afmærket, er farlige for mindre Fartøjer, tilraades det at holde godt klar af det nævnte Omraade, der ligger paa c. 54° 56' (30") N. 9° 51' (38") E.
Foruden de forannævnte Pælerester findes samme Sted en Del andre Pælerester, hvoraf en Del rager over Vandet og en Del ikke rager over Vandet, men er afmærket med Stager.
(Kort Nr. 293 og 282. Danske Lods, Side 376.)
2203. **Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls-Rev. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**
Pøls-Rev Klokketønde paa c. 54° 51' N. 10° 06' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.
2204. **Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg-Fjord. Flensborg Havn. Nedlægning af Gasledning udført.**
(N. f. S. Nr. 51/5561. Berlin 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/2117 1927 meddeles, at Nedlægningen af Gasledningen gennem *Flensborg* Havn nu er udført, c. 54° 48' N. 9° 26' E.
(E. f. S. Nr. 48/2117 1927.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2205. Danmark. Kattegat. Hastens-Grund. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
Lys- og Fløjtetønden *Hastens-Grund* paa c. $56^{\circ} 14' N.$ $11^{\circ} 11' E.$ er inddraget for Vinterperioden.
2206. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.
Odense-Fjord Klokketønde paa c. $55^{\circ} 33' N.$ $10^{\circ} 34' E.$ er inddraget for Vinteren og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballor.
2207. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord. Hasseløre—Koholm. Dybde aftaget.
I det ældre $5,0$ m dybe Sejlløb E. for *Hasseløre* er Dybden paa en Strækning af c. 470 m W. for *Koholm* aftaget til c. $4,0$ m. c. $55^{\circ} 28' N.$ $10^{\circ} 26',6 E.$
(Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 180.)
2208. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde atter i Orden.
Lystønden *Tangen NW.* paa c. $56^{\circ} 38' N.$ $10^{\circ} 34' E.$ er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 49/2191 1927.)
2209. Danmark. Kattegat. Læsø S. Silde-Røn Lystønde inddraget for Vinteren.
Lystønden *Silde-Røn* paa c. $57^{\circ} 07' N.$ $11^{\circ} 02' E.$ er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en hvid Spirtønde.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2210. Nordsøen. Drivende Vrag.
(N. t. M. Nr. 2201. London 1927.)
Den 6. December 1927. En Davit sandsynligvis fastsiddende i undervands Vrag-gods. c. $52^{\circ} 54' N.$ $1^{\circ} 39' E.,$ *The Would.*
Den 7. December 1927. Undervands Vraggods. c. $53^{\circ} 19' N.$ $1^{\circ} 06' E.,$ *The Wash* Anduvning.
2211. Holland. Schouwenbank Fyrskib atter udlagt.
(B. a. Z. Nr. 282/3185. s'Gravenhage 1927.)
Fyrskibet *Schouwenbank* paa c. $51^{\circ} 47' N.$ $3^{\circ} 28' E.$ er atter udlagt paa Station og den midlertidige Lys- og Fløjtetønde inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/2172 1927.)
2212. Frankrig. Petit Out-Ruytingen. Sømærke flyttet.
(A. a. N. Nr. 135/2417. Paris 1927.)
Lystønden ved SW.-Spidsen af *Petit Out-Ruytingen* er flyttet c. $0,5$ Sm SW. efter til c. $51^{\circ} 05',2 N.$ $1^{\circ} 51',0 E.$
(Kort Nr. 264.)
2213. England. Humber Anduvning. Spurn Fyrskib. Synsvidde.
(N. t. M. Nr. 2176. London 1927.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/2015¹ 1927 meddeles, at *Spurn* Fyrskibs hvide Gruppe-Blinkfyr har en Synsvidde paa 11 Sm. c. $53^{\circ} 34' N.$ $0^{\circ} 14' E.$
(E. f. S. Nr. 46/2015 1927. Kort. Nr. 264.)

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

2214. England S.-Kyst. Southampton Water. Calshot Lysflaade atter udlagt.
(N. t. M. Nr. 2168. London 1927.)
Calshot Lysflaade paa c. $50^{\circ} 48' N.$ $1^{\circ} 17' W.$ er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lystønde inddraget.
(E. f. S. Nr. 45/1962 1927.)

- 2215. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Lundy Island N. Fyr. Oplysning om Radiotaagesignal til Forsøg.**
(N. t. M. Nr. 2167. London 1927.)
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 30/1329 1927 meddeles, at Radiotaagesignalet, der er oprettet til Forsøg, ved *Lundy Island N.-Fyr* paa c. 51° 12' N. 4° 41' W. vil vedblive at være i Virksomhed indtil 1. Februar 1928.
(E. f. S. Nr. 30/1329 1927.)
- 2216. England W.-Kyst. Bristol Kanal. SW.-Spit. Tønde inddrages.**
(N. t. M. Nr. 85. Trinity House, London 1927.)
Den 7. Marts 1928 eller snarest derefter vil den sorte Spidstønde med Ballon paa c. 51° 28' N. 3° 00' W., i *Newport Deep*, blive permanent inddraget.
- 2217. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad atter udlagt.**
(N. t. M. Nr. 84. Trinity House, London 1927.)
Lune Lys- og Klokkebaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lys- og Klokketønde inddraget.
(E. f. S. Nr. 52/2377 1926.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2218. Frankrig. Les Baleineaux. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 134/2410. Paris 1927.)
Les Baleineaux Fyr paa c. 46° 15',₉ N. 1° 35',₂ W. viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s, Lys 4^s, Mørke 1,5^s, Lys 1^s, Mørke 1,5^s.
- 2219. Newfoundland E.-Kyst. Hooping Harbor Indløb. Duckbill Point. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 47/4524. Washington 1927.)
Paa *Duckbill Point* er paa c. 50° 35' 47" N. 56° 11' 00" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: c. 22 m. Hvidt, firkantet Trætaarn med rød Lanterne.
- 2220. Newfoundland S.-Kyst. Fortune Bay. Great Bay de Léau. Coombes Cove. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 47/4525. Washington 1927.)
Paa *Bull Point* er paa c. 47° 27' N. 55° 38' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink, 35 Blink pr. Min. Flammens Højde: c. 11 m. Hvid Træbaake med rød Lanterne.
- 2221. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Little Mark Island Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2129. London 1927.)
Paa det øverste af Monumentet paa Toppen af *Little Mark Island* er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: c. 23 m. Synsvidde: 10 Sm. Et pyramideformet Stentaarn.
(Se Tillæg.)

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

- 2222. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay Indløb. Sand Island Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 47/4539. Washington 1927.)
Omkring den 2. Januar 1927 vil *Sand Island Fyr* paa 30° 11' 15" N. 88° 03' 02" W. blive forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s. Iøvrigt uforandret.

2223. Trinidad. San Fernando Anduvning. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 2164. London 1927.)

En rødmalet Tremmeværksbaake med Trekant med nedadvendt Spids som Topbetegnelse er opført paa c. $10^{\circ} 17' N.$ $61^{\circ} 30' W.$, paa N.-Siden af Grunden, der strækker sig N. efter ud for *Hughes Rock* og $2,48$ Sm 270° fra *Naparima Hill* Triangulationsmærke.

2224. Chile. Collingwood Stræde. Hunter Island E. Grund.

(N. t. M. Nr. 2182. London 1927.)

En Grund med $16,5$ m Vand (Klippe) er fundet paa c. $51^{\circ} 57' S.$ $73^{\circ} 42' W.$, $0,5$ Sm 167° fra *Eppie-Island*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2225. Palæstina. Mont-Carmel Fyr forandres.**

(A. a. N. 15. November. Caiffa 1927.)

Mont-Carmel Fyr vil i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 145 m. Synsvide: 26 Sm. $32^{\circ} 49' 55'' N.$ $34^{\circ} 58' 01'' E.$

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2226. Forindien W.-Kyst. Sind Kysten. Sindhi Fyrskib flyttet.**

(N. t. M. Nr. 2150. London 1927.)

Sindhi Fyrskib er flyttet c. 1 Sm NW. efter og ligger nu paa $23^{\circ} 58' 00'' N.$ $67^{\circ} 08' 00'' E.$

XI. Bekendtgørelser m. m.**2227. Britiske Øer. Oplysning om Stormvarselstationer.**

(N. t. M. Nr. 2162. London 1927.)

1. *England* S.-Kyst: En Stormvarselstation er oprettet ved *Calshot* c. $50^{\circ} 49' N.$ $1^{\circ} 19' W.$
 2. *Shetlands* Øerne: Stormvarselstationer er oprettet ved *Balta Sound* c. $60^{\circ} 46' N.$ $0^{\circ} 51' W.$ *Whalsey* c. $60^{\circ} 21' N.$ $0^{\circ} 58' W.$
- (E. f. S. Nr. 7/272 1927. Kort Nr. 263.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	<i>England:</i>
N 3863	Africa, South-West Coast. — Douglas bay to Prince of Wales bay. Douglas bay. Possession road.
N 3836	Malay Peninsula. — Western approaches to Singapore (Sheet 1).
T	Supplement No. 4 to Arctic Pilot, Vol. II.
<i>Tyskland:</i>	
R 33	Ostsee, Flensburger Förde, Äuserer Teil.
† 28	Kleiner Belt, Gjenner Förde.

Tillæg.

I. Østersøen.

2228. Tyskland. Lys- og Klokketønder ombyttet med Vintersømærker.

(N. f. S. Nr. 51/5655. Berlin 1927.)

1 Lys- og Klokketønden *Palmerort* paa c. $54^{\circ} 13' N$ $13^{\circ} 24' E$ er ombyttet med en sort Spidstønde med Kost.

2 Lys- og Klokketønden *Darsen Ort O.* paa c. $54^{\circ} 30' N$ $12^{\circ} 34' E$. er ombyttet med en hvid Spirtønde med 2 Koste.

2229. Tyskland. Warnemünde. Oplysning om midlertidigt Taagesignal.

(N. f. S. Nr. 50/5426. Berlin 1927.)

Foruden de almindelige Taagesignaler, nævnt i E. f. S. Nr. 46/2004 1927, vil der foreløbig indtil den 31. Marts 1928 udelukkende til Brug for de *tyske* Dampfærger blive afgivet Taagesignal, Klemten med en Klokke, fra Baaken paa det gamle Hoved af W.-Molen. c. $54^{\circ} 11' N$ $12^{\circ} 05' E$.

(E. f. S. Nr. 46/2004 1927. Danske Lods, Side 402.)

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

2230. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NW. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Klokketønden *Saltholm-Flak NW.* paa c. $55^{\circ} 43' N$ $12^{\circ} 42' E$. er inddraget for Vinteren og erstattet med en hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste.

(Fyr-Fort. Nr. 283.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2231. Spanien S.-Kyst. Kap Trafalgar og Kap Tarifa Fyr. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 51/5668. Berlin 1927.)

For at undgaa Forveksling af Kap *Trafalgar* Fyr paa c. $36^{\circ} 11' N$ $6^{\circ} 02' W$. og Kap *Tarifa* Fyr paa c. $36^{\circ} 00' N$ $5^{\circ} 37' W$. tilraades det indstændigt nøje at iagttage de forskellige Tidsintervaller, da begge Fyr viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s .

(E. f. S. Nr. 49/2181 1927.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

43. Aargang.

København 21. December 1927.

Nr. 51.

„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 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.

2232. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Esten Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 50/4224. Stockholm 1927.)
Klokketønden *Esten* paa c. 56° 03' N. 15° 34' E. er inddraget for Vinterperioden.
2233. Sverige. Kalmarsund. Fyrskibet Utgrunden inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Kalmar.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
2234. Sverige. Kalmarsund. Lystønden Trädgårdsgrund inddraget for Is.
(Telegram fra Karlsborg Radio.)
Lystønden *Trädgårdsgrund* paa c. 56° 38' N. 16° 22' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
2235. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsund Djupränna. Lystønder inddraget for Is.
(Telegram fra Karlsborg Radio.)
Paa Grund af Isforholdene er samtlige Lystønder ved *Kalmarsund Djupränna* inddraget.
Norra angöringsbojen: c. 56° 42' N. 16° 24' E.
2236. Sverige E.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 50/4309. Stockholm 1927.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærker, som følger:
Fläskö södra paa c. 58° 35' N. 16° 51' E. med en Stage med Kost. *Fläskö norra* paa c. 58° 35' N. 16° 51' E. med en Stage. *Ettergrundshällan* paa c. 58° 31' N. 16° 54' E. med en Stage.
2237. Sverige. Södra Kvarnen. Märketskallen Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 50/4308. Stockholm 1927.)
Klokketønden *Märketskallen* paa c. 60° 19' N. 19° 06' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød Stage med 1 nedadvendt Kost.
2238. Sverige. Öregrundsgrepen. Fyrskibet Grepen inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Gävle.)
Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

2239. **Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/519. Helsingfors 1927.)
Fyret *Marjaniemi* paa c. $65^{\circ} 02' N.$ $24^{\circ} 34' E.$ er slukket for Vinterperioden.
2240. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Brahestad. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/524. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kello c. $64^{\circ} 41' N.$ $24^{\circ} 25' E.$ *Äijä* c. $64^{\circ} 41' N.$ $24^{\circ} 26' E.$ *Isokrauseli* c. $64^{\circ} 41' N.$ $24^{\circ} 25' E.$
2241. **Finland. Bottniske Bugt. Ulkokalla Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/520. Helsingfors 1927.)
Fyret *Ulkokalla* paa c. $64^{\circ} 20' N.$ $23^{\circ} 27' E.$ er slukket for Vinterperioden.
2242. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Gamlakarleby. Tankar Fyr slukket.**
(U. f. S. Nr. 34/521. Helsingfors 1927.)
Fyret *Tankar* paa c. $63^{\circ} 57' N.$ $22^{\circ} 51' E.$ er slukket for Vinterperioden.
2243. **Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/522. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Trutklippan övre og *nedre* c. $63^{\circ} 54' N.$ $23^{\circ} 02' E.$ *Hungerberg. Koörsklacken. Frimodigsgrund. Tankar övre* og *nedre.*
2244. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/523. Helsingfors 1927.)
Fyret *Hällgrund* paa c. $63^{\circ} 39' N.$ $22^{\circ} 25' E.$ er slukket for Vinterperioden.
2245. **Finland. Bottniske Bugt. Relanderinmatala Fyrskib inddraget for Is.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Åbo.)
Fyrskibet *Relanderinmatala* paa c. $61^{\circ} 07' N.$ $21^{\circ} 04' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene.
(E. f. S. Nr. 38/1647 1927.)
2246. **Finland. Åbo Skærgaard. Hästholm Lodsvagt lukket.**
(U. f. S. Nr. 34/534. Helsingfors 1927.)
Lodsvagten ved *Hästholm* Lodsstation paa c. $60^{\circ} 19' N.$ $22^{\circ} 58' E.$ er lukket paa Grund af Isforholdene.
2247. **Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Lys- og Klokketønden Skarven inddraget for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/515. Helsingfors 1927.)
Lys- og Klokketønden *Skarven* paa c. $60^{\circ} 18' N.$ $26^{\circ} 21' E.$ er inddraget for Vinterperioden.
2248. **Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/517. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Lökholm c. $60^{\circ} 27' N.$ $26^{\circ} 16' E.$ *Lovisa sten.*
2249. **Finland. Finske Bugt. Viborg Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/518. Helsingfors 1927.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Pantsarlahi c. $60^{\circ} 42' N.$ $28^{\circ} 44' E.$ *Maria sten. Kuponen sten. Kuposensaari. Pikarluoto. Leppäluoto. Kilpisaari övre* og *nedre.*
2250. **Polen. Danzig Bugt. Hela Fiskerihavn. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 52/5671. Berlin 1927.)
Fyret paa Hovedet af Fiskerihavnens W.-Mole paa c. $54^{\circ} 36',_2 N.$ $18^{\circ} 48',_3 E.$ er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 44/1897 1927. Kort. Nr. 269.)

2251. Tyskland. Femern. Staberhuk Fyr. Grøn Lysvinkel indlagt.

(N. f. S. Nr. 52/5762. Berlin 1927.)

Som Tværmærke for Anduvningen af det E.-lige Indløb til *Femersund* gravede Rende er der i *Staberhuk Fyr* paa c. $54^{\circ} 24' N.$ $11^{\circ} 19' E.$ indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne $63^{\circ} 30'$ og $71^{\circ} 30' E.$ Lysevnen for grønt Lys er $14,5$ Sm.

(E. f. S. Nr. 47/2057 1927. Kort Nr. 292, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 398.)

2252. Tyskland. Femern E.-Kyst. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 52/5761. Berlin 1927.)

I Anledning af at et Sprænglegeme er sunket paa c. $54^{\circ} 25',7 N.$ $11^{\circ} 19',2 E.,$ advares man indtrængende imod at fiske eller ankre i dette Omraade.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**2253. Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde. Klokke i Uorden.**

Klokken i Lys- og Klokketønden *Taarbæk-Rev* paa c. $55^{\circ} 47' N.$ $12^{\circ} 40' E.$ er for Tiden i Uorden.

2254. Danmark. Sundet. Lys- og Klokketønden Prøvesteen inddraget for Is.

Lys- og Klokketønden *Prøvesteen* paa c. $55^{\circ} 41' N.$ $12^{\circ} 39' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød Spirtønde.

(E. f. S. Nr. 32/1430 1927.)

2255. Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde flyttet og midlertidig upaalidelig.

Lystønden *Middelgrund S.* paa $55^{\circ} 40' (02'') N.$ $12^{\circ} 41' (00'') E.$ viser atter sin normale Fyrkarakter, afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver $5^s,$ men lyser for Tiden upaalideligt. Lystønden er nu flyttet c. 300 m i Retning af *Søndre-Hoved-Tønde,* saaledes at den ligger paa $55^{\circ} 40' 11'' N.$ $12^{\circ} 40' 46'' E.,$

(E. f. S. Nr. 47/2097. 1927. Kort Nr. 285, 249, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 264. Fyr-Fort. Nr. 281. Søm.-Fort, Side 49, Nr. 4.)

2256. Danmark. Sundet. Kalleboer S. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Lys- og Fløjtetønden *Kalleboer S.* paa c. $55^{\circ} 33' N.$ $12^{\circ} 29' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en hvid Spirtønde.

2257. Sverige. Sundet. Hveen. Bäckviken Havn. Fyr flyttes og forandres.

(U. f. s. Nr. 50/4234. Stockholm 1927.)

Bäckviken Fyr paa c. $55^{\circ} 54' N.$ $12^{\circ} 44' E.,$ der midlertidigt er slukket, da Havnen paa Grund af Reparationsarbejder er lukket for Trafik, vil i Løbet af Vinteren blive flyttet fra den N.-lige Havnemole til N.-Enden af den under Forlængelse værende S.-Mole. Samtidig vil Fyret blive forandret til at vise rødt og grønt Et-Blink hver $\frac{1}{2}^s.$ Flåm-mens Højde bliver $4,45$ m. Fyret skal lyse, som følger: a) rødt i Pejlinger fra 195° til $344^{\circ},$ b) grønt fra 344° til $195^{\circ}.$ Et $3,3$ m højt Jerntaarn. Det forventes, at Fyret atter vil blive tændt i Løbet af Februar 1928.

(E. f. S. Nr. 31/1364 1927. Kort Nr. 248 og 210. Danske Lods, Side 259.)

2258. Danmark. Smaalands-Farvandet. Lys- og Fløjtetønden Bøgestrøm inddraget for Is.

Lys- og Fløjtetønden *Bøgestrøm* paa c. $55^{\circ} 08' N.$ $12^{\circ} 17' E.$ er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.

2259. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.

Ved Opmaalingen den 13. December d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,4$ m i E.-Siden af Renden, $6,5$ m i Midten af Renden og $5,3$ m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$

(E. f. S. Nr. 45/1947 1927.)

- 2260. Danmark. Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde—Næstved. Pram sunket.**
En Pram er sunket i Løbet mellem *Karrebæksminde* og *Næstved* og ligger farligt for Sejladsen omtrent ud for *Holde-Hage* paa c. $55^{\circ} 11',2$ N. $11^{\circ} 39',9$ E. Prammen vil snarest blive taget op.
- 2261. Danmark. Store-Bælt. Langeland. Lystønder inddraget for Is.**
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Smørstakken c. $55^{\circ} 08'$ N. $10^{\circ} 54'$ E. *Lohals-Hage* c. $55^{\circ} 09'$ N. $10^{\circ} 54'$ E.
- 2262. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Svendborg—Rudkjøbing—Marstal. Lystønder og Klokketønder inddraget for Is.**
Nedennævnte Lystønder og Klokketønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Lystønden *Middelgrund* c. $55^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 40'$ E. Klokketønden *Middelgrund*.
Klokketønden *Stenodde*. Lystønden *Rudkjøbing-Løb N.* Klokketønden *Rudkjøbing-Løb N.*
Lystønden *Rudkjøbing N.* Klokketønden *Rudkjøbing S.* Klokketønden *Strynø S.* Klokketønden *Hovvig*.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2263. Danmark. Isefjord. Roskilde-Fjord. Frederiksværk. Vinterafmærkning.**
Den store Varpeboje for Enden af Havneindløbet er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærket.
Frederiksværk: c. $55^{\circ} 58'$ N. $12^{\circ} 01'$ E.
- 2264. 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.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2265. Rusland. Hvide Hav. Morzhovetz NW. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2123. London 1927.)
En Grund med 3,7 m Vand rapporteres at ligge paa c. $66^{\circ} 55'$ N. $42^{\circ} 12'$ E., c. $13\frac{1}{2}$ Sm NW. for *Morzhovetz Fyr*.
- 2266. Nordsøen. Drivende Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2252. London 1927.)
Den 15. December 1927. Svære Bomme fastsiddende i Vraggods. c. $52^{\circ} 11'$ N. $1^{\circ} 51'$ E., NE. for *Orfordness*.
- 2267. Danmark. Graadyb. Lystønder inddraget for Is.**
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærker, som følger:
Graadyb-Barre c. $55^{\circ} 27'$ N. $8^{\circ} 16'$ E. med en hvid Spirtønde mærket B.
Stejlen c. $55^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 21'$ E. med en rød Spirtønde mærket VI. *Søren Jessens-Sand* c. $55^{\circ} 27'$ N. $8^{\circ} 18'$ E. med en rød Spirtønde mærket III $\frac{1}{2}$. *Fanø-Sandende (Jerg)* c. $55^{\circ} 29'$ N. $8^{\circ} 22'$ E. *Fovrfeld* c. $55^{\circ} 29'$ N. $8^{\circ} 24'$ E. med en hvid Spirtønde mærket I. *Sandodden* c. $55^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 25'$ E. med en hvid Spirtønde mærket L.
- 2268. Danmark. Fanø E. Fredet Vandareal. Afmærkning inddraget.**
De 4 Tønder med Flag, der tjener til Afmærkning af det fredede Vandareal E. for *Fanø*, er inddraget. c. $55^{\circ} 24'$ N. $8^{\circ} 28'$ E.
(Danske Lods, Side 97.)
- 2269. Holland. IJmuiden. Lys- og Fløjtetønde midlertidig upaalidelig.**
(B. a. Z. Nr. 289/3259. s'Gravenhage 1927.)
Lys- og Fløjtetønden *IJmuiden* paa c. $52^{\circ} 28',7$ N. $4^{\circ} 29'$ E. lyser for Tiden upaalideligt.

2270. Holland. Haringvliet. Lystønde ombyttet med Kugletønde.

(B. a. Z. Nr. 286/3231. s'Gravenhage 1927.)

Den røde og sorte, vandret stribede Lystønde HV—HG paa c. 51° 43' N. 4° 23',⁵ E. er permanent ombyttet med en rød og sort, vandret stribet Kugletønde med Kegle HV—HG.

2271. Skotland. Mundingen af Firth of Forth. Tønder inddraget.

(N. t. M. Nr. 2234. London 1927.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/1822 1927 meddeles, at de deri omtalte Tønder, der midlertidig var udlagt i Mundingen af *Firth of Forth*, nu er inddraget.

Isle of May: c. 56° 11' N. 2° 32' W.

(E. f. S. Nr. 42/1822 1927.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2272. Frankrig. Cherbourg Anduvning. Undervandsklokke findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 2127. London 1927.)

Undervandsklokken paa c. 49° 41' N. 1° 30' W., c. 0,₁₂₅ Sm N. for *Fort de l'Ouest* Fyr, findes ikke mere.

2273. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib flyttet. Radiotaagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 2112. London 1927.)

Bar Fyrskib er flyttet c. 0,₇₅ Sm i Retningen 263° til 53° 32' 13" N. 3° 19' 45" W. Taagesignalet, der ikke har skiftet Karakter, afgives nu med Diaphon.

Ombord i Fyrskibet er oprettet et Radiotaagesignal, der under Taage og i usigtbart Vejr afgives i 1^m hver 4^m, som følger:

a. Kaldesignalet GGM (— — . — — . — —) med en Hastighed af 15 Ord pr. Min. gentaget i c. 50^s.

b. En lang Streg (—) af c. 10^s. Varighed.

c. Bogstaverne GGM (— — . — — . — —) een Gang.

(Udsendelsen af a, b og c tager akkurat 1^m).d. Pause paa 3^m.

I klart Vejr vil Bogstaverne GGM blive udsendt i 1^m, 0, 4, 8, 28, 32 og 36 Minutter over hver fuld Time.

I de første 3 Maaneder anses Radiotaagesignalet for at være paa Prøve, og Signalerne kan være udsat for midlertidig Afbrydelse.

(E. f. S. Nr. 37/1626 1927.)

2274. Skotland W.-Kyst. Ardnamurchan Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 10. Edinburgh 1927.)

Den 31. Januar 1928 forandres *Ardnamurchan Fyr* paa c. 56° 44' N. 6° 13' W. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 4^s, Mørke 1^s, Blink 4^s, Mørke 21^s.

2275. Irland N.-Kyst. Lough Swilly. Dunree Head. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2244. London 1927.)

Dunree Head Fyr paa c. 55° 12' N. 7° 33' W. viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink 0,₂^s, Mørke 1^s, Blink 0,₂^s, Mørke 3,₆^s. Synsvidde: 18 Sm.

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 44/1909 1927.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2276. Frankrig. Gironde Floden Indløb. Grand Banc. Oplysning om Lys- og Klokketøndes Plads.**

(N. t. M. Nr. 2203. London 1927.)

Grand Banc Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, ligger nu 2,₅₅ Sm 227¹/₂° fra *Pointe de la Coubre Fyr*. c. 45° 40' N. 1° 17' W.

- 2277. Spanien N.-Kyst. Bilbao Red. Punta Galea. Taagesignal forandres.**
(A. a. l. N. Nr. 48/1284. Madrid 1927.)
Punta Galea Taagesignalstation paa $43^{\circ} 22' 53''$ N. $3^{\circ} 02' 05''$ W., der hidtil har afgivet Knaldsignaler, forandres til at give Taagesignal med Sirene, Grupper paa 3 Stød hver 40^s à 45^s . Saalænge Forandringen staar paa, afgives Taagesignal med en mindre Sirene, Stød med ligestore Mellemrum.
- 2278. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal E. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2232. London 1927.)
En Dampers rapporterer at have tøret imod et undervands Vrag paa c. $38^{\circ} 01' N.$ $74^{\circ} 51',5 W.$, c. 12 Sm E. for *Winter Quarter Shoal*.

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

- 2279. Trinidad. Port of Spain. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2216. London 1927.)
Fyret tæt ved Inderenden af den gamle Mole, c. $0,275$ Sm E. for *St. Vincent Mole* Fyr, viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$. Synsvide: 10 Sm. c. $10^{\circ} 39' N.$ $61^{\circ} 31' W.$
- 2280. Trinidad. Port of Spain. Baake opført. Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2217. London 1927.)
1. En rødmalet, trebenet Baake med Ballon er opført paa $10^{\circ} 37' 12'' N.$ $61^{\circ} 31' 17'' W.$, c. $1,42$ Sm S. for *St. Vincent Mole*.
2. *Caroni* røde Kugletønde med Topbetegnelse, der tidligere var udlagt c. $0,1$ Sm SW. for den i Pkt. I nævnte Plads, er inddraget.
- 2281. Argentina. Punta Médanos. Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 50/4281. Stockholm 1927.)
Punta Médanos Fyr paa c. $36^{\circ} 53' S.$ $56^{\circ} 41' W.$ viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 40^s , Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $14,5^s$. Synsvide: $20,6$ Sm. Iøvrigt uforandret.
- 2282. Argentina. Bahia Blanca Anduvning. Monte Hermoso. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2236. London 1927.)
Paa Toppen af *Monte Hermoso* er paa Triangulationsmærkets Plads paa c. $38^{\circ} 59' S.$ $61^{\circ} 41' W.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink 1^s , Mørke 5^s . Flammens Højde: 52 m. Synsvide: 12 Sm. En c. 23 m høj, sort, firkantet Tremmearksbaake. Fyret er ubevogtet.
- 2283. Argentina. Quequen Floden Anduvning. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2131. London 1927.)
En Grund med 11 m Vand, fint Sand, rapporteres at ligge paa c. $39^{\circ} 01',5 S.$ $59^{\circ} 16' W.$, c. 18 Sm SE. for *Christiano Muerto* Floden Indløb.
- 2284. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Havneindløb. Bagfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2194. London 1927.)
NE. for *Lobos Point* er paa c. $37^{\circ} 47' N.$ $122^{\circ} 30' W.$, $0,52$ Sm 137° fra *Mile Rocks* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 99 m. Synsvide: 15 Sm.
Det nye Fyr overet med *Mile Rocks* Fyr i Pejling 137° leder gennem den SE.-lige Del af *Bonita Channel*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2285. Spanien E.-Kyst. Barcelona Anduvning. Llobregat Munding. Lystønde udlagt.**
(A. a. l. N. Nr. 47/1255. Madrid 1927. N. f. S. Nr. 51/5591. Berlin 1927.)
En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, er udlagt paa c. 41° 19' N. 2° 09' E. som Erstatning₁ for Lys- og Klokketønden, som er bortdrevet.
- 2286. Spanien E.-Kyst. Barcelona. Fyrbelysning forandret.**
(A. a. l. N. Nr. 46/1220. Madrid 1927.)
1. Det grønne, faste Fyr paa c. 41° 21' N. 2° 11' E., tæt ved S.-Enden af *Digue del Estes* Forlængelse, er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 33 m. Synsvidde: 10 à 12 Sm. Hvid Lanterne paa graa Fyrbaake.
2. De to røde Ledefyr S. for Foden af *Monte Montjuich* er nedlagt.
- 2287. Baleariske Øer. Mallorca. Cabo Fomentor Fyr forandres.**
(A. a. l. N. Nr. 47/1257. Madrid 1927.)
Cabo Fomentor Fyr paa 39° 57' 36" N. 3° 12' 42" E. er ved at blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,361^s, Mørke 2,972^s, Blink 0,361^s, Mørke 2,972^s, Blink 0,361^s, Mørke 2,971^s, Blink 0,361^s, Mørke 9,640^s. Synsvidde: 30 Sm.
Under Forandringen er tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 5,5^s. Synsvidde: 16 Sm.
- 2288. Marokko. Kap Tres Forcas Anduvning. Cala Tramontana. Punta Enterhof. Ras Baraket. Oplysning om Fyrs Plads.**
(A. a. l. N. Nr. 48/1287. Madrid 1927.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 43/1878 1927 meddeles, at Pladsen for det nye Fyr paa *Ras Baraket* er 35° 24' 20" N. 3° 01' 20" W.
(E. f. S. Nr. 43/1878 1927.)

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

- 2289. Afrika E.-Kyst. Tanganyika Territoriet. Dar Es Salaam Anduvning. Ydre Makatumbe. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2189. London 1927.)
Fyret paa *Ydre Makatumbe* paa c. 6° 48' S. 39° 20' E. viser hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 35^s, fast Lys 33,5^s, Blink 1,5^s.
- 2290. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Gogha Anduvning. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2188. London 1927.)
En Grund med 8,7 m Vand er fundet paa c. 21° 40' N. 72° 23' E., 4,7 Sm 21½° fra *Piram Island* Fyr.
- 2291. Ceylon W.-Kyst. Colombo Anduvning. Ona Gala N. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2237. London 1927.)
En rød Spidstønde er i Fiskeriøjemed udlagt paa c. 7° 01' N. 79° 50' E., c. ½ Sm N. for N.-Enden af *Ona Gala Ridge* og 3,4 Sm 347° fra Fyret paa N.-Spisen af *New Arm, South West* Bølgebryder.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2292. Siam. Siam Bugt. Koh Pai. Fyr tændes.**
(N. t. M. Nr. 2228. London 1927.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil der paa *Koh Pai* tæt ved Midten af Øen paa 12° 56' 12" N. 100° 39' 00" E. blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,2^s, Mørke 4,8^s. Flammens Højde: 156 m. Synsvidde: 30 Sm. Hvidt, c. 12 m højt Taarn.

2293. Korea SW.-Kyst. Chuja Gruppen. Sober Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2128. London 1927.)

Paa et lille Skær paa E.-Siden af *Sober Island* er paa c. 33° 58' N. 126° 18' E., 1,3 Sm 301° fra *Thornton Island* Midtertop, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. En c. 12 m høj, sort, rund Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

2294. Japan. Honshu S.-Kyst. Shiono Misaki. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2206. London 1927.)

Fyret paa c. 33° 26' N. 135° 45' E., tæt ved SW.-Spidsen af *Uwano Hanto*, viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 15^s, Lys 10^s, Mærke 5^s. Synsvide: 19 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 278° til 130°.

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

T Supplement No. 2 to Mediterranean Pilot, Vol. V.

T Supplement No. 1 to West Coast of India Pilot.

(Se Tillæg.)

Tillæg.**Danmark.****2295. Advarsel vedrørende Lystønder. Signal gives.**

Signalet for, at Lystønderne ikke kan ventes at være paa Plads, vises.
(Danske Lods, Side 76. Fyr-Fort. Side 14.)

I. Østersøen.**2296. Østersøen. Møen Fyr S. 1/2 W. Vrag uskadeliggjort. Vraglystønde inddraget.**

Masterne i Vraget af Motorgaleasen *Elida*, der ligger sunket i 19 m Vand paa c. 54° 43',4 N. 12° 30',7 E., c. 13 1/2 Sm S. 1/2 W. for *Møen Fyr*, er bortsprængt saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 13 m. Den udlagte Vraglystønde er inddraget.
(E. f. S. Nr 43/1882 1927.)

2297. Danmark. Gjedser-Havn. Rødsand S. Fløjtetønde og Kløkketønde inddraget for Is.

Gjedser-Havn Fløjtetønde paa c. 54° 31' N. 11° 58' E. og *Rødsand S.* Klokketønde paa c. 54° 33' N. 11° 56' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med henholdsvis en rød Spidstønde og en hvid Stumptønde.

2298. Sverige S.-Kyst. Lystønder inddraget for Is.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Lystønden *Esten* paa c. 56° 04' N. 15° 34' E. og Lys- og Fløjtetønden *Klotet* paa c. 56° 00' N. 15° 48' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

2299. Sverige. Stockholm Skærgaard E. Tröskeln Lystønde inddraget for Is.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 51' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

2300. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Karlsborg Radio.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Argos grund c. 56° 38' N. 18° 22' E. *Västra Finngrundsbanken* c. 60° 59' N. 18° 03' E. *Östra Finngrundsbanken* c. 60° 55' N. 18° 27' E. *Storgrundet* c. 61° 10' N. 17° 24' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**2301. Danmark. Sundet. Lys- og Klokketønden Ellekilde-Hage inddraget for Is.**Lys- og Klokketønden *Ellekilde-Hage* paa c. 56° 06' N. 12° 31' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.**2302. Danmark. Sundet. Fyrskibet Løppe-Grund inddraget for Is.**Fyrskibet *Løppe-Grund* paa c. 56° 04' N. 12° 38' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.**2303. Danmark. Sundet. Lys- og Fløjtetønden Lous-Flak inddraget for Is.**Lys- og Fløjtetønden *Lous-Flak* paa c. 55° 50' N. 12° 43' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en rød Spirtønde.**2304. Danmark. Sundet. Lystønder inddraget for Is.**

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Is:

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. (Erstattet med en sort Spirtønde).

2305. Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib WSW. Vraglystønde inddraget for Is.Vraglystønden ved Vraget af Galeasen *Glimt*, der ligger sunket paa c. 55° 31',₆ N. 12° 38',₈ E., c. 2,₆ Sm WSW. for *Drogden* Fyrskib, er inddraget paa Grund af Isforholdene. (E f. S. Nr. 47/2098 1927.)**2306. Sverige. Sundet. Västerflacket Lystønde inddraget for Is.**

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Västerflacket Lystønde paa c. 55° 51' N. 12° 46' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2307. Danmark. Kattegat. Samsø S. Bolsax. Sømærke i Uorden.**Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Bolsax*, paa 55° 41' (55") N. 10° 41' (50") E. er i Uorden, idet Stagen er knækket. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.**2308. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Fyrbelysning.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 49/2190 1927 meddeles:

1. Den nye Ledefyrlinie N. for *Aarhus* Havn er nu tændt. Ledefyrlinien leder N. om den forlængede E.-Mole og S. om den røde Lystønde, der viser grønt Et-Blink, og som er udlagt c. 1/2 Sm N. for *Aarhus* Havn. Desuden leder Fyrlijnen imellem *Sletterhage* Fyr og Lys- og Fløjtetønden *Sletterhage*.

2. Den 22. December d. A. eller snarest derefter vil Vinkelfyret paa 56° 09' 11" N. 10° 13' 34" E., paa det tidligere E.-lige Molehoved blive flyttet ud paa det nye E.-lige Molehoved. Fyret, der forventes tændt samme Dag, skal vise rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, 24 Formørkelser pr. Min. Flammens Højde: 9,₈ m. Fyret skal lyse, som følger:

a. Rødt i Pej. fra 26° til 212°. c. Rødt i Pej. fra 245° til 275°.

b. Grønt i — - 212° - 245°. d. Rødt i — - 288° - 357°.

Fyret er blændet mellem Pejlingerne 275° og 288°.

Saaframt Flytningen af Vinkelfyret ikke tilendebringes paa een Dag, saaledes at det muligvis ikke er tændt een eller flere Nætter, henvises Skibe i saa Fald udelukkende til at benytte den nye Ledefyrlinie.

3. Efter Vinkelfyrets Flytning vil der paa Dækningsarmen ved Vinkelfyrets tidligere Plads ved det gamle E.-lige Molehoved blive tændt et rødt, fast Fyr, der lyser mellem Pejlingerne 20° og 205°.

4. Saasnart det i Pkt. 2 nævnte Vinkelfyr er flyttet og tændt, vil den hvide Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s., og som er udlagt c. 50 m NE. for Enden af den nye Mole, snarest derefter blive inddraget. Som Erstatning anbringes paa det yderste Hjørne af Molen, indtil Molen er færdigbygget, et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.. Flammens Højde: 4,3 m.

5. Saasnart det i Pkt. 2 nævnte Vinkelfyr er tændt, slukkes Belysningen af de midlertidig langs den endnu ikke færdigbyggede Del af Molen anbragte sort- og hvidmalede Pæle.

(E. f. S. Nr. 49/2190 1927. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 161. Havne-Lods, Side 16 og 17. Fyr-Fort. Nr. 167 A. og 174.)

2309. Danmark. Kattegat. Kobbergrund. Vraglystønde inddraget for Is.

Den grønne Lystønde *Kobbergrund* paa 57° 08' (15") N. 11° 18' (29") E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med en grøn Vragvager med 1 grønt Flag.

2310. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm-Løb. Lystønder inddraget for Is.

Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersmærker, som følger:

Sælhundeholm-Løb S. paa c. 56° 40' N. 8° 15' E. *Sælhundeholm-Løb Nr. 3.* *Sælhundeholm-Løb Nr. 4.* *Sælhundeholm-Løb Nr. 5.* *Sælhundeholm-Løb Nr. 6.*

De to sidstnævnte Lystønder er hver erstattet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2311. Danmark. Graadyb. Sædenstrand Fyrlinie. Advarsel.

Da Sandgrunden ved *Skallingen* er skudt ud i SE.-lig Retning, saa at 6 m-Kurven kun ligger c. 65 m fra *Sædenstrand Fyrlinie*, bør man paa Strækningen mellem Lystønderne *Søren Jessens-Sand* (mrk. III 1/2) paa 55° 27' (15") N. 8° 18' (14") E. og *Stejlen* (mrk. VI) paa 55° 28' (13") N. 8° 20' (42") E. holde sig i den SE.-lige Del af Farvandet. (Danske Lods, Side 103.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

2312. Danmark. Stationsnumre for danske meteorologiske Stationer.

De danske meteorologiske Stationer, hvis Observationer udsendes pr. Radiotelegraf, vil fra den 1. Januar 1928 i Radiotelegrammerne blive betegnet med følgende Stationsnumre:

	nu	efter 1. Jan. 1928		nu	efter 1. Jan. 1928
<i>København</i>	01	81	<i>Thorshavn</i>	91	91
<i>Skagen</i>	02	82	<i>Julianehaab</i>	06	96
<i>Hanstholm</i>	03	83	<i>Godthrab</i>	07	97
<i>Blacvana</i>	04	84	<i>Godhavn</i>	08	98
<i>Hammeren</i>	05	85	<i>Angmasalik</i>	09	99
<i>Scoresbysund</i>	10	90			

2313. Danmark. Sundet. Lodstakster.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 51/2347 1927 meddeles, at Hjemrejsepenge vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for danske og svenske Lodser, foreløbig for hele Aaret 1928 opkræves med samme Beløb som i indeværende Aar.

(E. f. S. Nr. 51/2347 1927.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 • Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FØRLANG TILBUD • AGENTURER OVERALT

FRIHAVNEN • KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
!!!
ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegrejer

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse tll

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Makelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Makelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlbroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	"Stevedore"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkmán"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarebolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Håukipuda	Stuvarebolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarebolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoring"

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESSSkibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter
hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOFT 9 • TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW • NEWCASTLE • GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE**BUNKERKUL ENTREPRENØRER**


STEGMANN
EDSV.
SKIBSMÆGLER
TELEGRAFER „STEGMANN“
TELEFONER 18&918
NØRRE SUNDBY

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
(Manchester og Liverpool)

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3
TELEFON
CENTRAL 13545PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34
TELEFON
BYEN 6049Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31)

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 • KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 27

FREDAG 1. JULI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

KONFERENCEN I STOCKHOLM

Stockholm er i denne Uge Vært for ca. 1100 Delegerede til den Konference, som The International Chamber of Commerce afholder dér. Flertallet af de Delegerede er fremragende Mænd indenfor international Handel, Bankverden, Skibsfart og Industri, og de repræsenterer alle store Organisationer eller Sammenslutninger.

De fleste af de Delegerede kommer langsvejs fra. Naar store Forretningsmænd som disse gør sig den Ulejlighed at aflægge Besøg i et af de nordiske Lande for dér Dage igennem sammen med andre store Forretningsmænd at drøfte brændende Spørgsmaal, maa de være besjælede af en fast Tro paa, at Øjeblikket er kommet til at gøre Verden bedre at leve i. De drager til Stockholm med det Maal for Øje at gøre den gamle historiske By til et Locarno for det internationale Handelssamkvem.

Disse Mænd ved af Erfaring og fra Verdens økonomiske Historie, at den eneste Maade, hvorpaa de internationale Forbindelser og Livsvilkaar for de enkelte Mennesker og for de enkelte Samfund kan forbedres, er ved et friere Samkvem mellem Nationerne. De er klare over, at den egenkærlige Politik: »Vær dig selv nok«, som de fleste Nationer har drevet, siden Krigen ophørte, er meget kortsynet og kun kan føre til Fattigdom. Denne Skæbne kan muligvis forsødes ved Visheden om, at Naboen og Manden paa den anden Side Grænsen ikke har det mindste bedre, men Flertallet af moderne Mennesker finder kun en ringe Trøst i det gamle Ord: *commune naufragium dulce*. Og vi er fuldstændig klare over, at jo før alle de nuværende Hindringer for Handelen fjernes fra den frie internationale Handels Vej, jo bedre vil det være for os alle.

International Skibsfart er godt repræsenteret i Stockholm, skønt det gør os ondt at erfare, at Mr. John Denholm, Præsidenten for The Baltic and International Maritime Conference, paa Grund af Sygdom er bleven forhindret i at komme tilstede, hvilket er højst beklageligt, da Mr. Denholm er saa djerv og fornuftig en Skotte, som nogensinde har eksisteret. Alle Skibsredere maa imidlertid gennem deres Virksomhed være Frihandelens Missionærer, og vi er overbeviste om, at deres Stemme vil blive hørt og deres Kraft benyttet i Kampen for Bortfjernelsen af de mange Hindringer for Handelen.

En af Repræsentanterne for Skibsfarten, Mr. Maurice Hill, der er knyttet til The British Chamber of Shipping har overfor os erklæret, at det psykologiske Øjeblik er kommet til at rebe Toldtarif-Sejlene og fjerne alle de mange Transport-Restriktioner, som hæmmer international Handel og Skibsfart, som for Eks. Havne-Restriktioner, statsdrevet Skibsfart, dobbelt Beskatning, Discrimination, Kystfarts-Monopol etc. Naar Bruxelles Konferencen kunde fremføre og gennemføre Reformer som Kravet om Balance paa Statsbudgetterne før Stabilisering af Valutaen, mener han, at det vil være let at ordne Spørgsmaalet om de ovennævnte Hindringer for Handelen paa en Maade,

der i det lange Løb vil være til Fordel for alle, der er interesserede deri. Vi er tilbøjelige til at være enige med ham, og i hvert Fald er de skandinaviske Lande taknemlige overfor enhver stor Organisation indenfor de større Magter, der arbejder for friere Handel og færre Hindringer i det internationale Samkvem. Lande som vort kan ikke tilbyde ret meget mere end moralsk Støtte i den staaende Kamp mellem de Sværtbevæbnede indenfor de forskellige økonomiske Systemer.

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Som bekendt anmodede Aarhus Handelsforening for nogen Tid siden Trafikministeriet om at godkende nogle af Aarhus Byraad vedtagne Nedsættelser af Havnetaksterne. Dette Andragende afviste Ministeriet, og Bestyrelsen for Aarhus Handelsforening har derefter tilstillet Ministeriet en Skrivelse, hvori man beklager Nægtelsen, idet Aarhus Havnen derved tvinges ind under Forhold, der skader Havnen og Byens Næringsliv uden at gavne andre Havne.

Foreningen gør opmærksom paa, at Ministeriet i sit Afslag meddeler, at det kan tænke sig at imødekomme et Ønske fra Sammenslutningen af danske Havne om nedsat Skibsafgift for store oversøiske Baade med Partsldning, og man anmoder om at faa en Genpart af dette Forslag at se for at tage Stilling dertil. Iøvrigt agter man i Aarhus at vedblive med at fremføre Kravet om Havnetaksternes Nedsættelse og Handelsforeningens Bestyrelse er i Færd med at udarbejde et nyt Forslag.

Vi har ofte tidligere udtalt vor Mening om dette Spørgsmaal og krævet at de af den forrige Trafikminister for 5-Aars Perioden til 1930 fastsatte Takster blev ændrede. Regeringen, der iøvrigt i Øjeblikket ivrigt arbejder paa at nedbringe Udgifter og Priser, tvinger ikke desto mindre samtidig Aarhus Havn til at opretholde Takster, der, hvad der jo fremgaar af Andragendet til Ministeriet, langt overstiger, hvad Hensynet til dens Drift kræver, og som reelt virker som en Ekstrabeskatning af Byens Erhvervsliv, uden at dette gavner Aarhus Havnebudget. De store udenlandske Skibe bliver nemlig sjældnere og sjældnere i Aarhus og de andre Provinshavne — de internationale Rederiorganisationer vil nemlig ikke finde sig i de abnormt høje Havnetakster, men omlader i København og i Hamburg. Navnlig den sidste By har høstet godt ved Provinshavnesammenslutningens Strudsepolitik.

KONFERENCE I AMSTERDAM

Allerede nu medens den internationale Handelskammer-Konference finder Sted i Stockholm, er man i Færd med at træffe Forberedelser til en anden stor og betydningsfuld international Konference, der skal afholdes i Amsterdam i de fire første Dage af August, nemlig »Comité Maritime International«s Konference. Den vil behandle forskellige Spørgsmaal, deriblandt: »Back Letters«, »Compulsory Insurance of Passengers«, »Limitation of Liability of Ship-owners«, »Bills of Lading«, »Immunity of State owned Ships«.

Vi har ikke meget at sige til denne Dagsorden, men maa dog fremhæve, at de Anskuelse, der gives Udtryk for af de forskellige Landes Maritime Law Associations ikke nødvendigvis falder sammen med de paagældende Landes Skibsfartskredses. Naar det for Eks. udtales, at hvad angaar den tvungne Forsikring af Passagerer, anerkendes det nu almindeligt, at den foreslaaede almindelige Forsikringsplan, hvorved Passagerer vil faa moderate Erstatninger uden Hensyn til Rederens Forsømmelighed eller Ansvar, kan frembyde mange Fordele, og at der derfor er god Udsigt til, at denne Konvention vil blive vedtaget, maa vi hævde, at skandinaviske Redere, ligesom amerikanske, er bestemte Modstandere af denne Plan, og de er ikke de eneste, der er imod den.

Det samme gælder Bestemmelserne angaaende Konnossementerne, tidligere the Hague Rules. De skandinaviske og de tyske Redere indtager en sluttet Front mod disse Bestemmelser og vil ikke gaa med til dem uden Kamp. Kan være, at de er i Overensstemmelse med Linje-Rederiernes Interesser, men de er imod Tramp-Redernes. Hvad der er sund Kost for den ene, er Gift for den anden.

REDAKTIONSSKIFTE

Med disse Linier siger Forfatteren af denne Artikel Farvel til *Dansk Søfarts Tidende's* Læsere, i det jeg i venskabelig Overenskomst med Bladets Ejere trækker mig tilbage som dettes ansvarhavende Redaktør for at overtage Redaktionen af Dagbladet *København*.

DE STORE HAVNEUDGIFTER I SPANIEN

I en Omtale af de store Udgifter i spanske Havne udtaler en norsk Reder i N. H. & S. T. bl. a.:

Naar man ser paa de Fragter, Rederne for Tiden akcepterer til og fra spanske Havne, faar man Indtryk af, at ikke alle er paa det rene med det usædvanlig høje Udgiftsniveau, som man maa gøre Regning med for Lastning og Losning i Spanien. I de fleste Certepartier er jo Udgifterne for en væsentlig Del stipuleret paa Forhaand for visse Hovedposters Vedkommende, saa Rederne her ved saa nogenlunde, hvad man bør regne med. Men der kommer gerne ikke ubetydelige Ekstraudgifter til af forskellig Art, og disse sprænger ofte helt Budgettet for Rejsen.

Dette Misforhold gør sig øjensynligt særlig gældende for Huelvas Vedkommende, hvor Skibene i mange Aar har været Genstand for en skammelig Udbytning. Her turde

SØNÆRING OG NAVIGATIONSUNDERVISNING

Folketinget havde Tirsdag til første Behandling Regeringens to Lovforslag angaaende Ændringer i de gældende Love om Sønæring og Navigationsundervisning. Disse Ændringer, som Landstinget vedtog for nogle Dage siden, har længe været krævet af Skibsfartens Folk. For Sønæringslovens Vedkommende bortfalder ifølge Lovforslaget det meningsløse Krav om en ekstra Maskinmester for Skibe paa Middelhavet — et Krav, ingen andre Nationer opstiller, og som vanskeliggør den danske Skibsfarts Chancer i dette Marked.

Vore Navigatorers Uddannelsestid, der er paa 4

BENYTTTELSEN AF TRAADLØSE ANLÆG UNDER OPHOLD I SPANSKE HAVNE

I det den spanske Regering ønsker at unificere de eksisterende Bestemmelser vedrørende Brugen af traadløse Telegraf- og Telefoninstallationer ombord paa fremmede Krigs- og Handelsskibe under disses Ophold paa spansk Rhed, i Bugter og Havne, har den resolveret, at traadløse Meddelelser fremtidig underkastes følgende Regler:

Det forbydes alle Skibe at benytte deres Radiotelegraf- og Telefonapparater under Opholdet paa Rheden, i Bugter eller Havne i Spanien, uden hvor der foreligger udtrykkelig Tilladelse hertil. Som Und-

Det er altid trist at skulle sige Farvel. Og i dette Tilfælde er Afskeden særlig trist, fordi Skibsfartens Folk, dette Blads Læsere, altid stod mit Hjerte meget nær. Den Fortryllelse, der hviler over Havet, farver ogsaa de Mænds Karakter, hvis Virke er paa Havet, og hvis Gerning ikke er altfor stedbunden.

Naa, Livet er engang saaledes, at selv de bedste Venner maa skilles. Og i dette Tilfælde mildnes Afskeden dog noget ved den glade Kendsgerning, at *Dansk Søfarts Tidende's* ny Redaktør bliver min mangeaarige Ven og betroede Medarbejder, Kaptajn V. R. Petersen, som i disse tre Aar har været Bladets fortræffelige Redaktionssekretær.



TILBAGEBETALING AF SKAT

Svenska Östasiatiska Kompaniet i Göteborg har faaet sin Krigskonjunkturskat for 1926 tilbagebetalt. Dette vil med Renter andrage ca. 5½ Million Kr., det største Beløb, der saavidt vides nogensinde er tilbagebetalt noget svensk Rederi.

Regeringens Afgørelse har vakt saa megen større Forbauselse, som de lokale Myndigheder har modsat sig Selskabets Krav, og Afgørelsen, bag hvilken der ligger en skarp Meningsforskel, anses i Skibsfartskredse for et Præcedens af største Interesse.

der være Anledning til en kraftig Oprydning. Men mens Græsset gror, dør Koen, og de enkelte Redere har derfor næppe andet at gøre end i Fragtberegninger at regne med en saa rummelig Margin for paaregnelige Ekstraudgifter ved Lastning og Losning i spanske Havne, og da særlig Huelva, at de ikke udsættes for ubehagelige Overraskelser.

Jeg har selv brændt mig paa en Malmtransport fra Huelva saa sent som i Februar iaar, da jeg havde en Baad som lastede 3,842 Tons (à 1000 kg) paa dette Sted. Samtlige Skibsudgifter paa Lastpladsen, fraregnet Kontanter til Kaptajnen etc., androg over 15,000 Pesetas. Baaden lossede i Harburg, og til hele Turen medgik 16 Dage inklusive Lastning og Losning. Skønt der i Huelva kun medgik 4 Dage — længere Ophold indtræder hyppig — og til Trods for rimelige Udgifter paa Lossepladsen, gav Rejsen Underskud paa en Fragt af 7/3 d.

Aar, skal ifølge den gældende Lov omfatte 2 Aars Sejlskibstjeneste, deraf mindst et Aar som Matros. Ifølge det af Landstinget vedtagne Ændringsforslag bortfalder det sidstnævnte Krav, og Uddannelsestiden i Sejlskibe nedsættes til 1½ Aar. Det har nemlig vist sig vanskeligere og vanskeligere at skaffe denne Sejlskibsuuddannelse — Sejlskibsflaaden har usle Kaar, og Sejlskibstonnagen bliver mindre og mindre Aar for Aar. Desuden gør sig i større og større Kredse indenfor Skibsfarten den Opfattelse gældende, at Sejlskibsuuddannelsen er unødvendig for Folk, der skal sejle med Motor- eller Dampskibe.

tagelsestilfælde betragtes Ulykker, force majeure eller Navigationsbehov.

Hvor det drejer sig om Krigsskibe, der — efter ad diplomatisk Vej at have opnaaet den nødvendige Tilladelse — besøger vore Havne, bør der ansøges om Tilladelse til at benytte Radioinstallationerne samtidig med Anmodningen om Samtykke til de Besøg, det drejer sig om.

I Tilfælde af, at der søges Nødhavn, overlades det til vedkommende Havnekaptajns Skøn at give eller nægte Tilladelsen, alt efter de Omstændigheder, under hvilke de fremmede Krigsskibe løber ind i Havnen.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADES BRUTTOINDTÆGT I 1926

Den svenske Handelsflaade har i 1926 haft en større Bruttoindtægt, end man i Almindelighed havde ventet. Den foreløbige Opgørelse, der er foretaget af Kommerskollegiet, har givet til Resultat, at Bruttoindtægten omfattende Godsfragter, Passagerbefordring samt Postbesørgelse for Aaret 1926 andrager 278,1 Million Kr. mod det foregaaende Aar 250,5 Millioner Kr. Der er altsaa en Fremgang paa 27,6 Millioner Kr. eller 11 pCt. I disse Tal er ikke medregnet de svenske Statsbaners Indtægter af Dampfærge-Forbindelserne Malmø-København og Trälleborg—Sassnitz.

I Udenrigsfarten er de største Beløb ligesom tidligere indtjent paa Storbritannien med 51,8 Millioner Kr., paa U.S.A. med 36,5 Millioner Kr. og paa Holland med 18,5 Millioner. Herefter følger Tyskland med 15,7 Millioner, Danmark med 13,9 Millioner, Frankrig med 12,9 Millioner, Polen og Danzig med tilsammen 10 Millioner Kr., Belgien med 9,3 Millioner og derefter i følgende Orden Brasilien, Australien, Spanien, Argentina, Norge, Finland og Italien.

Den mest fremtrædende Forandring i Forholdene fra 1925 er Stigningen i Bruttofragterne af Fart paa Polen og Danzig, der er gaet op fra 1,8 Millioner Kr. til 10 Millioner. Stigningen til mere end det femdobbelte Beløb skyldes som bekendt for Størstedelen Virkningerne af den engelske Kulkonflikt. Polen blev en af Sveriges fornemste Kulleverandører, men dette Land har iøvrigt ogsaa ellers faaet større Betydning i Sveriges Vareudveksling med Udlandet. Blandt andre bemærkelsesværdige Forandringer fra i Fjor er en Nedgang i Fragtindtægten paa England med 4,6 Millioner Kr., en Opgang for de Forenede Stater paa 7 Millioner Kr., for Holland paa 4 Millioner og for Tyskland paa 3,6 Millioner Kr. De fleste af disse Forskydninger skyldes dog formentlig Virkningerne af Kulkonflikten.

Udenrigsfarten overvejende under svensk Flag

Forholdene for Søfarten har været ejendommelige i 1926 og ualmindeligt udviklede, udtales det videre i Oversigten, som vi gengiver efter G. H. & S. T. Dette har gjort det vanskeligt at faa et almindeligt Overblik og at bedømme de forskellige Faktoreres Betydning for det samlede Resultat. I den direkte Skibsfart mellem Sverige og Udlandet beregnes den ind-

og udklarerede Tonnage foreløbig kun at være steget med 1 à 2 pCt.

Det maa anses for mærkeligt, at Skibsfarten har haft et saa stort Omfang. Det vilde ellers være rimeligt, at den under Størstedelen af Aaret, fra Maj til November, herskende engelske Kulkonflikt havde forvoldt en større Nedgang i Sveriges Skibsfart, men Konflikten fik andre og for den svenske Handelsflaade mere fordelagtige Virkninger. Den drog saaledes megen udenlandsk Tonnage ind i den engelske Kulfragtfart, hvorved den svenske Tonnages Deltaelse i Sveriges Skibsfart paa Udlandet fik et større Omfang. De svenske Skibes Andel steg saaledes fra 44 pCt. i 1925 til 51 pCt. i 1926. Man maa gaa langt tilbage for at finde et Aar, i hvilket de svenske Skibe har betydet saa meget i Skibsfarten mellem Sverige og Udlandet som i 1926. De svenske Skibes Trafik steg med 17,6 pCt., medens de udenlandskes formindskedes.

En anden Virkning af Kulkonflikten var, at den bevirkede en Stigning af Fragniveauet med ca. 20 pCt. i Forhold til Niveaueet det foregaaende Aar. Dette gælder ganske vist Trampfragterne i det aabne Marked, og de høje Fragtsatser har selvfølgelig ikke kunnet opnaas i fuld Udstrækning. Og Rutebaadene kunde først sent og i ringe Grad sætte deres Rater op. Som bekendt gaar den største Del af den svenske Handelsflaade i Rutebart.

Større Indtægt af Passagerfarten

Paa Baggrund af de ovennævnte Omstændigheder maa Stigningen i Bruttoindtægten anses for ret betydelig. Fragtindtægten i Fart mellem Sverige og Udlandet er steget med 12 pCt. Da den af svenske Skibe i saadan Fart transportererede Godsmængde antagelig er steget, og Fragniveauet som nævnt var omtrent 20 pCt. højere end det foregaaende Aar, er det klart, at den svenske Handelsflaade kun i ringere Grad har kunnet udnytte den i Aarets Løb herskende Boom paa Fragtmarkedet.

Det bør dog bemærkes, at Passagertrafikken i udenrigsk Fart har bragt en Indtægtsforøgelse af ikke mindre end 38 pCt. At Fragtindtægten i den indenrigske Fart synes at vise nogen Nedgang i Forhold til 1925 er, naar henses til den skærpede Konkurrence med andre Trafikmidler, kun naturligt.

DAMPEREN »HUGO«S FORLIS

Der synes desværre nu ikke at være noget syndeligt Haab om, at nogen af Besætningen fra den savnede Damper »Hugo« er blevet reddet, idet der nylig gennem Styrelsen for Grønland fra Landfogeden i Godthaab er indløbet Telegram om, at Eftersøgningen efter Skibet og dets Mandskab har vist sig frugtesløs, idet de Baade, som har afsøgt alle Fjordene langs hele Kysten forbi Kap Farvel og Farvandet derudenfor, nu er vendt tilbage uden at have opdaget noget Spor af de Savnede.

Siden den første Meddelelse om, at Skibet befrystedes forlist, indløb, har man stadig haabet, at Besætningen trods Forliset kunde have reddet sig i Land, og Meddelelsen om, at de energiske Forsøg paa at finde Besætningen og faa Opklaring paa Forliset, nu maa betragtes som opgivet, da alle de eftersøgende Fartøjer er kommet ind uden at have fundet noget som helst Spor af de Savnede, maa nødvendigvis fremkalde dyb Sorg ikke blot hos de paagældendes Slægt og Venner, men sikkert ogsaa i den store Offentlighed.

Tilbage er da blot Forvisningen, at saavel Officerer som Mandskab har gjort deres Pligt til det yderste og gjort alt, hvad der var dem muligt for at bevare, hvad der var betroet til deres Varetægt.

SVENSKKE REDERILAAEN

Rederiet »Transatlantic« har andraget Regeringen om to Laan af Rederi-Laanefonden, et paa 2,265,000 Kr. og et paa 750,000 Kr. Det første skal anvendes til Anskaffelse af Damperne »Boren«, »Roxen« og »Tolken« samt Motorskibet »Mälaren«, hvilket sidste er indsat paa Ruten Sverige-Nordamerika. Rederiet har tidligere søgt Laan til disse Baade, men fik da kun 300,000 Kr. Det nu ønskede Laan paa 750,000 Kr. skal anvendes til Bygning af to Fragt-Motorskibe, til hvilke Selskabet tidligere har andraget om 3 Millioner Kr. og opnaaede 600,000 Kr.

Rederiet »Transoil« i Göteborg har andraget om et Laan paa 2 Millioner Kr. til Bygning af en Motor-Tankbaad paa 13.000 Tons. Skibet, der bygges af »Götaverken« og skal være færdigt næste Aar, skal koste 3,200,000 Kr. Det er allerede bortfragtet for et Tidsrum af 10 Aar. Rederiet hævder imidlertid, at de indsejlede Fragter i høj Grad vil komme Sverige til Gode.

Rederiet »Reut« andrager om et Laan paa 800,000 Kr. til et Motor-Tankskib paa 9,000 Tons, som Selskabet har bestilt hos Eriksberg mek. Verkstad, og som skal afleveres i Maj 1928. Rederiet vil hovedsagelig anvende Skibet til Import af Raaolie og andre billige Sorter Olie til Sverige.

LAV VANDSTAND I PARANAFLODEN

Vandstanden i Paranafloden falder, efter hvad der meddeles, stadig. Allerede d. 27. Maj var Vandstanden ved Santa Fé kun 20,6 Fod, ved Rosario 21,9, ved Villa Constitucion 22,3 og ved San Nicolas 24,9 Fod. Paa nævnte Tidspunkt ventede man, at Vandstanden i Løbet af en Uge vilde være 1 Fod lavere. Dampere, der kom ned ad Floden fra Santa Fé, og som stak 19 Fod, rørte Grunden paa de forskellige Barrer. Dampere »Ysseldijk« havde da staaet paa Grund i over en Uge ved Alberdi, lidt ovenfor Rosario og var nødsaget til at losse 2,500 Tons af Ladningen i Lægtene.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1927

Paa Grundlag af den foreløbige, summariske Opgørelse af Skibsfarten paa danske Havne, som Det statistiske Departement foretager hvert Kvartal, meddeles følgende Oplysninger for Januar Kvartal 1927.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at der i Januar Kvartal: ialt indløb 22,700 Skibe med 3,552,000 Reg. Tons nt., som udlossede 2,876,000 Tons Gods og indladede 969,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne

	Antal Anløb	Netto Reg.-Tonn. 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1927..	22 700	3 552	2 876	969
Oktbr. — 1926..	24 700	3 647	3 027	1 054
Juli — — ..	24 700	3 459	2 319	1 004
April — — ..	24 100	3 379	2 284	950
Januar — — ..	18 600	3 507	2 843	894

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar er Antal Anløb steget med 4,100, og Reg. Tonnagen med 45,000 Tons. Med Hensyn til Godset er den udlossede Mængde omtrent uforandret, hvoriimod der er indladet 75,000 Tons mere, hvoraf ca. 15,000 Tons skyldes Forøgelse af Flæskeeksporten. Den meget stærke Stigning i Antal Skibsanløb i Forbindelse med de nævnte Bevægelser i Godstransporten viser, at Smaaskibsfarten har haft et betydelig større Omfang i Januar Kvartal 1927 end i det samme Tidrum i 1926.

Det er antagelig Omladningstrafikken fra store til smaa Fartøjer, der gaar i Kystfart, som er Aarsagen til Smaaskibsfartens forøgede Aktivitet. Af de Varer, som særlig er Genstand for Omladning, nemlig Korn og Foderstoffer, viser Indførselsstatistikken en Omsætningsforøgelse paa over 50,000 Tons. En anden af Sejlskibsfartens vigtigste Fragter, nemlig Transporten af indenlandske Bygge- og Vejmateriale, er derimod snarest formindsket i Omfang, som Udskibningerne fra de paagældende Havne udviser.

Skibsfarten paa København

	Antal Skibe	Reg. Tonn netto	Ladning Tons
Ind- gaaet	fra Indlandet.....	1 867	309 923
	heraf Rutefart.....	584	206 936
	fra Udlandet.....	1 849	871 222
	heraf Rutefart paa Malmø ¹⁾ m. m....	447	93 008
	Januar Kvartal 1927..	3 716	1 181 145
Januar Kvartal 1926..	3 429	1 185 576	935 333
Ud- gaaet	til Indlandet.....	1 931	363 566
	heraf Rutefart.....	584	206 936
	til Udlandet.....	1 891	855 008
	heraf Rutefart paa Malmø ¹⁾ m. m....	447	93 008
	Januar Kvartal 1927..	3 822	1 218 574
Januar Kvartal 1926..	3 564	1 219 517	263 693

¹⁾ Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø ikke medregnet.

I Sammenligning med det nærmest foregaaende Kvartal, Oktober Kvartal 1926, konstateres en saa

Den stak 21 Fod, da den grundstødte. Der er kun en Muddermaskine i Arbejde ved Paso Paraguay, og der er derfor gjort kraftige Henstillinger til Regeringen om at sætte det fornødne Antal Muddermaskiner i Gang paa de Strækninger af Floden, hvor det er paa-kraevet. Handelsorganisationerne i Rosario og Santa Fé har, efter hvad der siges, sendt et Andragende herom til Myndighederne, men disse mener, efter hvad The Times of Argentina udtaler, at være for stærkt optagne af politiske Spørgsmaal i Øjeblikket til at skænke Handelens Krav større Opmærksomhed.

stor Formindskelse af den samlede Fart paa danske Havne, at den ikke kan forklares ved de normale Sæsonbevægelser i Skibsfarten, idet de to Vinterkvartaler ikke plejer at afvige ret meget fra hinanden. Udlosset og indladet Gods er formindsket med henholdsvis 151,000 og 85,000 Tons og Netto-Registertonnagen med 125,000 Tons.

Ovenstaaende Tabel viser, at Skibsanløbene i København i Januar Kvartal 1927 beløb sig til ca. 3,700, repræsenterende 1,181,000 Reg. Tons nt. med 956,000 Tons udlosset og 314,000 Tons indladet Gods. Sammenligningen med Januar Kvartal 1926 viser samme Tendens i Bevægelsen som de ovenfor omtalte Tal for hele Landet, men Stigningen i Godsomsætningen er forholdsvis stærkere. Aarets Anløb er forøget med ca. 300, udlosset Gods med 20,000 Tons og indladet Gods med 50,000 Tons eller omtrent 1/2. For samtlige Havne steg indladet Gods kun med ca. 8 pCt.

Til samtlige Provinshavne indløb i Januar Kvartal 1927 19,000 Skibe med 2,371,000 Reg. Tons nt., som udlossede 1,920,000 Tons Gods og indladede 655,000 Tons. Som Afvigelser fra den ovenfor anførte almindelige Tendens i Sammenligning med Januar Kvartal 1926 kan nævnes, at Udskibningerne fra Egersund (Mursten) og fra Aalborg-Nr. Sundby og Hobro-Mariager (Cement) er formindsket betydeligt. Fra Faxe (Kalksten) er derimod udgaaet betydelig større Kvantum. Endvidere er Tallet for udgaaet Gods fra Fredericia (bl. a. Superfosfat) forøget fra 19,000 til 30,000 Tons. Iøvrigt vil det ses af Tabellen, at de Havne, hvorfra Landbrugseksporten udgaar, samt de fleste andre store Havne viser en Forøgelse af udgaaet Godsmængde.

For de i Tabellen anførte Tolddistrikters Vedkommende, der omfatter mere end een Havn af Betydning, har man ved Optællingen foretaget en Deling, hvorom kan meddeles følgende. Af den samlede Godsomsætning over Korsør Distrikt faldt 3 pCt. paa Mullerup Havn. I Maribo Distrikt faldt 12 pCt. paa Rødby og 1 a 2 pCt. paa hver af Havnene Urne og Femø-Fejø. Selve Rudkøbing Havn havde ca. 80 pCt. af Distriktets samlede Omsætning; Resten var fordelt mellem en Række andre langlandske Havne. Sønderborg havde ca. 72 pCt. af Omsætningen i Distriktet (Als), Augustenborg ca. 20 pCt., Nordborg ca. 3 pCt. og andre Havne ca. 5 pCt. I Aalborg-Nr. Sundby Tolddistrikt faldt ca. 46 pCt. paa Aalborg, ca. 32 pCt. paa Nr. Sundby og ca. 22 pCt. paa Cementbroerne. I Egersund-Graasten Tolddistrikt faldt ca. 33 pCt. paa Graasten, Resten paa Egersund. I Hobro-Mariager faldt 61 pCt. paa Cementfabrikkernes Broer, 32 pCt. paa Hobro, 4 pCt. paa Mariager og 3 pCt. paa Hadsund.

For Københavns Vedkommende viser Delingen, at 30 pCt. af den samlede Omsætning faldt paa Frihavnen, 5 pCt. paa Hellerup, Kastrop og Dragør tilsammen og 65 pCt. paa den egentlige københavnske Toldhavn.

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Januar Kvartal 1927.

Tolddistrikt:		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloset Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg	Tolddistrikt:		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloset Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg
Helsingør	Jan. Kvart. 1927	110	10 115	19 887	658	Frederiks- havn	Jan. Kvart. 1927	207	67 497	27 035	1 835
	heraf Rute fart	—	—	—	—		heraf Rute fart	115	44 603	2 851	1 098
	Jan. Kvart. 1926	86	10 135	19 526	213		Jan. Kvart. 1926	206	54 765	24 854	1 600
Køge	Jan. Kvart. 1927	364	34 392	43 210	21 374	Aalborg— Nørre- sundby	Jan. Kvart. 1927	1519	317 878	254 465	175 993
	Jan. — 1926	323	28 000	39 720	18 752		heraf Rute fart	113	51 121	12 791	15 507
Fakse	Jan. Kvart. 1927	186	19 385	8 668	29 846	Thisted	Jan. Kvart. 1927	184	13 267	17 470	381
	Jan. — 1926	143	16 157	7 832	22 865		heraf Rute fart	13	3 086	1 070	166
Holbæk	Jan. Kvart. 1927	211	28 999	38 416	1 602	Randers	Jan. Kvart. 1926	105	9 334	12 170	331
	Jan. — 1926	136	27 248	30 032	1 129		Jan. Kvart. 1927	210	73 553	70 095	3 457
Kalund- borg	heraf Rute fart	90	28 202	159	91	Hobro— Mariager	heraf Rute fart	19	7 642	4 395	1 100
	Jan. Kvart. 1926	227	61 176	28 986	4 432		Jan. Kvart. 1926	179	62 315	68 054	2 482
Korsør	Jan. Kvart. 1927	389	61 194	69 079	5 159	Aarhus	Jan. Kvart. 1927	1031	300 916	252 257	47 437
	heraf Rute fart	90	5 905	190	171		heraf Rute fart	285	114 381	21 615	13 775
Stege	Jan. Kvart. 1926	305	68 119	67 160	6 719	Horsens	Jan. Kvart. 1926	906	315 175	263 483	44 278
	Jan. Kvart. 1927	328	15 479	14 073	8 707		Jan. Kvart. 1927	338	60 128	61 847	9 767
Rønne	heraf Rute fart	88	5 563	820	1 543	Vejle	heraf Rute fart	75	11 998	6 395	6 413
	Jan. Kvart. 1926	301	15 563	13 556	9 143		Jan. Kvart. 1926	248	63 209	64 915	6 803
Nykø- bing F.	Jan. Kvart. 1927	241	67 385	26 740	9 315	Fredericia	Jan. Kvart. 1927	282	43 474	53 713	4 082
	heraf Rute fart	90	45 013	3 308	3 301		heraf Rute fart	36	5 931	5 490	1 643
Maribo— Band- holm	Jan. Kvart. 1926	217	57 796	23 409	10 501	Kolding	Jan. Kvart. 1926	211	46 023	51 105	3 171
	Jan. Kvart. 1927	312	33 059	35 061	11 110		Jan. Kvart. 1927	510	59 124	50 825	30 675
Nakskov	heraf Rute fart	13	2 303	990	2 092	Haderslev	heraf Rute fart	74	18 561	1 713	1 361
	Jan. Kvart. 1926	265	38 717	35 490	12 151		Jan. Kvart. 1926	394	53 735	53 294	19 968
Rudkø- bing	Jan. Kvart. 1927	473	51 643	45 270	19 583	Aabenraa	Jan. Kvart. 1927	451	58 920	51 781	7 465
	heraf Rute fart	167	18 284	3 959	5 616		heraf Rute fart	92	10 638	5 703	1 250
Nyborg	Jan. Kvart. 1926	446	52 001	52 301	16 611	Egern- sund (Graasten)	Jan. Kvart. 1926	356	67 969	70 511	4 681
	Jan. Kvart. 1927 ¹⁾	1539	72 424	15 792	6 279		Jan. Kvart. 1927	549	35 486	28 800	3 225
Svend- borg	heraf Rute fart	1174	63 341	3 986	3 151	Sønder- borg	heraf Rute fart	347	19 906	2 756	1 148
	Jan. Kvart. 1926	1045	41 658	12 513	6 460		Jan. Kvart. 1926	502	35 511	28 138	4 281
Odense	Jan. Kvart. 1927	175	54 881	50 220	39 062	Eshbjerg	Jan. Kvart. 1927	393	34 265	25 144	4 667
	heraf Rute fart	13	2 094	482	175		heraf Rute fart	182	13 327	1 449	462
Middel- fart	Jan. Kvart. 1926	158	72 372	70 377	41 230	Sønder- borg	Jan. Kvart. 1926	308	29 590	24 855	2 332
	Jan. Kvart. 1927 ¹⁾	1130	88 981	48 608	10 907		Jan. Kvart. 1927	547	24 846	5 880	8 143
Middel- fart	heraf Rute fart	545	53 529	4 239	4 231	Eshbjerg	heraf Rute fart	324	17 872	107	143
	Jan. Kvart. 1926	804	57 213	43 591	8 475		Jan. Kvart. 1926	444	23 845	4 782	14 505
Middel- fart	Jan. Kvart. 1927	477	103 178	132 284	19 266	Eshbjerg	Jan. Kvart. 1927	992	57 380	34 352	9 440
	heraf Rute fart	64	21 699	16 131	8 478		heraf Rute fart	541	39 556	4 611	3 889
Middel- fart	Jan. Kvart. 1926	344	104 092	121 306	14 998	Eshbjerg	Jan. Kvart. 1926	826	70 738	40 784	6 967
	Jan. Kvart. 1927	154	30 895	18 847	1 154		Jan. Kvart. 1927	247	193 911	97 660	70 108
Middel- fart	heraf Rute fart	50	17 400	445	108	Eshbjerg	heraf Rute fart	136	118 799	11 803	64 651
	Jan. Kvart. 1926	133	31 799	18 374	571		Jan. Kvart. 1926	238	201 802	115 192	60 924

¹⁾ Heraf en Dampfærgeforbindelse mellem Svendborg og Rudkøbing med 233 Anløb (35 400 Reg. Tons nt.) i hver Havn og 2 600 Tons befordret Gods.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, d. 28. Juni 1927.

Siden sidste Beretning har de vigtigste oversøiske Markeder ikke været særlig aktive, hvad Afslutninger angaar, men ikke desto mindre har Raterne været meget ustabile. I La Plata Markedet f. Eks. er der den ene Dag sluttet til 20/- og næste Dag til 22/- 22/6, og det skaber Usikkerhed — baade blandt Befragterne og Rederne. En Fragtdifference af 2/6d. paa 5/8000 Tons Baade »makes all the difference«, i Særdeleshed naar Raten er omkring de 20/-; men der er ikke noget at stille op, naar et Marked pludselig falder sammen. Ingen kan med nogenlunde Sikkerhed forudse, hvorledes det vil gaa, og de fleste vælger da at krybe til Korset med det samme, i Stedet for at lage en Chance, som muligvis ikke kommer. At Panikslutninger altid skader — og ikke bare skader det enkelte Marked — er hævet over enhver Tvivl; men her, som overalt, støder man paa den gamle uforgængelige Sandhed »enhver er sig selv nærmest«. Hensyn til andre kendes desværre ikke i Praksis.

Vi er stadig tilbøjelige til at tro, at Fragtmarkedet er ude i en slap Periode, og at de allerfleste Markeder en overskuelig Fremtid retter sig igen. Befragterne er allerede nu i Markedet for Tonnage for Lastning August og senere, bl. a. fra Montreal, til Rater som

ligger ikke saa lidt over, hvad der betales pr. prompt, og det samme gælder delvis i andre Markeder.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er fast med Opgange paa 6d. à 1/- pr. std. eller Fav. Lidt er bedre end intet. Blandt de mange Afslutninger kan nævnes:

1000 std. Trångsund/London 44/6d.; 720 std. Umeå/Kings Lynn 48/-; 800 std. Mo/London 45/-; 1500 std. Björkö & Kotka/Hull, 42/6d.; 590 std. Umeå/Hull, 49/-; 650 std. Yxpila/London 45/6d.; 7/900 std. Raumo/Leith 38/6d.; 1200 std. Kaskø/Dundee 39/-; 900 Fv. pulpwood, Sörnäs/Rotterdam, Hfl. 24; 1400 Fv. props, Syd Finland/W. Hartlepool, 42/6d.; 700 Fv. props, Mid. Finland/W. Hartlepool 45/-; 2000 std. 1/2 Wiborg/Alexandria 53/3. Danzig/Østkysten noterer stadig 40/- med 50/- til Liverpool og pulpwood Syd-Finland/Calais 37/6d. à 38/-. Rouen 1/- mere.

Hvidehavet har ligeledes betalt bedre, bl. a. er sluttet: 900 std. Archangel/London 63/-; 850 std. Archangel/Manchester 67/-; 1125 std. Archangel/Preston 65/-; og fra:

Canada er sluttet: 1050 std. Campbellton/W.B.E.I. 66/3 een, 68/9d. to Losschavne. Fra Miramichi noteres 67/6d.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 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 Fløjtetønder og flere Fyrlinier — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Lods- og Bugserafgifter:** Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — **Ballast- og Vandaflifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørages af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparations-værfter og Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5—6 m. Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejskibe 12 Øre, Sejsk. m. Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton. Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørages af Arbejdsgiverforeningens Havnekantor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse- og Spil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik, Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkræner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts. Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

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. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton** indtil: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kullyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand 8 à 10 Øre Hektoliter. **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.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet til-sander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejskibe, ogsaa med Hjælpekrue, Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staa-skibsbyggeri og Reparationsværft**, flere Træskibsbyggerier og Kølhalingsplads, 2 Ophalerbeddinge til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«, Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kræner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kræner til 80 T. Løfteevne.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørages ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkræner og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

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 Nord fra 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. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 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 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 Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodeses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkræn pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. **Losning og Ladning.** I Frihavnen besørages 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, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kræner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kræner til Løft af 40 Tons (1 privat) 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kræner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kræner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden ved daglig Vande 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørages af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstørrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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:** Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsering** uforud. **Ingen Lodsafg.** naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørages hovedsagelig af et Speditørfirma med Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

(Fragtmarkedet fortsat.)

68.3, Basis én Lossehavn, og Spoolwood 230 cbf.) Matane/Barrow 85/-, Greenock 81/3d., 82/6, alt under Dæk.

KUL, KOKS ETC.

»Orders scarce rates low«, er stadig Omkvædet. Østkyst/Danmark noterer og faar Baade til 5/- 5/3d. med 500/800 Tons daglig Losning; 1/1200 T. Baade 6/-, 6/3d., og Koks London/København el. god Dansk ca. 7/6d.; Koks Grimsby/god Dansk rapporteres gjort til 8/6d. for 2000 Tonner. Garston/Odense, 1200 Koks indiker 8/-, og Rotterdam/Odense 1500 Koks ogsaa 8/-; R'dam/Trelleborg 7/6d., 1500 Koks, og 5/- for 2/3000 Kul til Riga. Wales/Gefle 7/- 1300 T. Kul, Wales/København el. Helsingør ca. 5/- 5/3d. Danzig/god Dansk ca. 6/3 6/6d., Sundsvall 6/3; Riga 5/-.

Coasting og Bay uforandret.

Middelhavet etc.

Her gælder det samme som til Baltic. Tyne/Genoa range 9/-, Triest/Venedig 11/6d., 12/-, Oran 9/6, 9/9d., Algiers 10/-, Bona 10/6d., Las Palmas 9/9d., 10/-. Middelse Baade til Sicilien kan faa ca. 12/- 12/6d. Noteringerne fra Wales er gennemgaaende: Genoa range 8/6d., 9/-, Algiers 8/9d. 9/-, Civita Vecchia 9/-, Marseille 10/9, 11/-, Gibraltar 8/3, Barcelona 15/-, Malta 10/-, Øerne 9/- 9/3d., og Pt. Said 10/3, Alexandria 10/9d.

Fosfat, Erts, Frugt, Esparto Lasterne hjemgaaende noterer uforandrede, lave Rater. I Sortehavet — Donau er heller ingen Bedring, tvertimod. Donau/Danmark er sidst sluttet til 18/6d., Basis fire Lossehavne; Poti/Kontinentet 13/-.

NORD-AMERIKA — GULFEN — CANADA ETC.

Vestgaaende byder paa flere Laster, men de store Baade gaar gerne over i Ballast. Kainit, Elben/Weser — Gulfen gøres til \$3 à \$3.10, Antwerpen/South Atlantic 12/-, Gulfen 12/6, 13/-. Wales/Montreal 7/6d., R'dam/Montreal 7/3 7/6d., R'dam/Providence 8/6d. Koks. Kornraterne fra Montreal til Antwerpen/R'dam ligger fremdeles omkring 11 cents, Middelhavet ca. 14 c. Scrap iron til Danzig er betalt med 12/- f.i.o. New York-Havre el. Hamburg, Asfalt \$5; Range/Montevideo \$3.35 à \$3.50. Gulfen/Havre/Dunkirk el. Antwerpen 15 c. Basis to Lossehavne; Gulfen/R'dam

el. Harburg \$3.65, Svovl, og 33/- Gulfen/tre Havne Australien og New Zealand. Oliekager Gulfen/tre Danske noterer \$6.50 for 3000 Tonner og en 5500 Toner er sidst sluttet til \$6.25, Basis fire Lossehavne. Sukker San Domingo/U.K. Cont. udbydes til ca. 19/-, men heldigvis rapporteres endnu ingen Slutninger til denne Rate; 21/- 21/6d. burde være Minimum.

Fra Pacific gøres inlet for Øjeblikket i Korn til Europa. Den nominelle Notering er 35/-, August/September.

SYD-AMERIKA

En enkelt Baad fik 14/-, Wales/Buenos Aires, da det hjemgaaende Marked var daarligst, men idag bydes kun 13/-, 13/3d., og til Rio 12/6d., 12/9d. Det er umuligt at fastsætte nogen bestemt Rate for Korn ud fra La Plata. Markedet er meget »unsettled« og svinger mellem 22/6d. til 20/- for Juli. Til Skandinavien er sluttet Juli Baade til 25/- og 22/- Basis een Lossehavn, og Sukker Rosario/U.K. Cont., 25/-. Chile/New York, Juli Lastning er gjort til \$5, og pr. August/September, \$5.10, Galveston/Wilmington range, \$5.25 Nord for Wilmington.

ØSTEN

Vest-Australien/Middelhavet—U.K. Cont. 37/-, Juli/August; Vestaustralien/1—2 Cape Town, Delagoa Bay 27/- 27/9d., tungt Korn, og Vestaustralien/Antwerpen og en Østkyst U.K. 53/9d. pr. load. Fra Madras Coast er betalt 30/- pr. August; 28/6, 29/6d. pr. Juli; Karachi /U.K. Cont. 23/- d.w. og parcel Calcutta/Antwerpen, Erts, 19/6d.; Vladivostok/R'dam eller Hamburg 32/6d. Kul Durban/Colombo 14/-, Karachi 13/4½.

TIME-CHARTER

Trip across, via Gulf, Levering Hampton Roads \$1.20, 7500 Tonner, og \$2.10 for 3000 Tonner, South Atlantic/Europa. I vestindisk trade er bl. a. sluttet: 6500 Tonner 1 Rundrejse \$1.—; 4750 Tonner 2/3; Mdr. \$1.35; 4000 Tonner 1 Rundrejse \$1.55; 2350 Tonner 2/3, Md. \$1.95, og i Eastern Trade, voyage up, Levering Singapore, Tilbagelevering Japan, 9500 Tonner à 5/-. For 2/2500 Tonner, 3/6 Mdr's Baltic-Trade indikeres 6/6d., 7/-.

» SKANDINAVIA «

Forsikringselskabet »Skandinavia« har nylig afholdt Generalforsamling, paa hvilken man mindedes den i Juli i Fjor afdøde Direktør Albert Bähncke.

Aarsregnskabet er præget af Konsolidering og Tilbageholdenhed i Overtagelse af nye Forretninger. Handel, Landbrug, Industri og Skibsfart Verden over har ikke genvundet sin tidligere Standard, Kronestigningen og Indskrænkning af den amerikanske Brandforretning har bidraget noget til den mindre Præmie, men Selskabet følger med Opmærksomhed Verdens-Udviklingen og er forberedt paa at følge med, naar en Bedring af Konjunkturerne sætter ind.

Brandforsikringen. Udbyttet staar tilbage for 1925. England og Frankrig viser en større Skadesprocent, hvilket ogsaa spores i de oversøiske Lande, dertil kommer Værdiernes Nedgang og de synkende Forsikringssummer.

Søforsikringen viser en fortsat Nedgang i Præmieraterne, som skyldes den skarpe Konkurrence, særlig fra de store og ældste Selskaber, og som i sidste Instans gaar udover

Reassurandørerne. Naar denne Branche slutter noget bedre end i 1925, beror dette paa en gunstigere Afvikling af ældre Engagementer.

Skadesprocenten er gunstigere, men Præmien ikke tilstrækkelig til at give Overskud paa Forretningen.

Livsforsikringen viser en fortsat tilfredsstillende Udvikling og har givet et godt Overskud. Bestanden ved Aarets Udgang var:

Kapitalforsikringer Kr. 75.333 Mill., Pensions- og Rente-forsikringer Kr. 2.031 Mill. med en aarlig Præmie af Kr. 3.533 Mill.

Smaabrancherne har givet et tilfredsstillende Overskud, og Forretningen udvikler sig tilfredsstillende.

Renteindtægten er noget mindre end i 1925, Kr. 1.352 Mill. mod Kr. 1.516 Mill. i 1925.

Man er fortsat opmærksom paa Reduktion af Administrationsudgifterne; disse er reducerede i 1926 med Kr. 168.000.—, og en lignende Reduktion tør forventes for 1927's Vedkommende.

Repræsentantskabet har haft sin Opmærksomhed rettet paa en Omlægning af Selskabets Aktiekapital, der er tænkt fuldt indbetalt og med Annullation af Forskrivningerne; positive Forslag i den Retning er af mange Grunde ikke fremsat nu, da Selskabets verdensomspændende Virksomhed kræver Hensyn til dets mange udenlandske Forbindelser, men der gøres allerede et godt Forhaands-Arbejde, og i en nær Fremtid haaber man at kunne forelægge Forslag i den angivne Retning.

Der gaves Decharge for Regnskabet, der balancerede med 64.613.313.19 Kr.

De efter Tur afgaaende Medlemmer af Repræsentantskabet: Højesteretssagfører J. F. Fenger, Direktør N. Houmann og Overretssagfører Chr. Winther, genvalgte.

Revisorerne Kontorchef Amsinck og Oberstløjtnant Hedemann genvalgte ligeledes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnealg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sellskibe med Hjelpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lods-tvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tilden 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. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET „SKANDINAVIA“

KONGENS NYTORV 6 · KJØBENHAVN

STIFTET 1899

★

BALANCE PR. 31. DECEMBER 1926

AKTIVA		Kr.	Ø.	PASSIVA		Kr.	Ø.
Aktionærernes Forskrivninger	14,300,000.00			Aktiekapitalen	20,000,000.00		
Rentebærende Papirer ifølge Opgørelse	20,598,673.83			Reservefondet	4,000,000.00		
Andel i andre Forsikrings-Foretagender	397,513.40			Sikkerhedsfond for Livsforsikring	803,053.95		
		20,996,187.23		Præmiereserver efter Fradrag af Retrocessionærernes Andel	18,209,002.00		
Selskabets Ejendom, Matr. Nr. 206,				Skadesreserver efter Fradrag af Retrocessionærernes Andel	5,850,865.72		
Kongens Nytorv 6	1,200,000.00			Prioritet i Selskabets Ejendom	400,000.00		
Ejendomme i Ind- og Udland	375,448.41			Deponeret Præmiereserve hos os	10,196,983.01		
Tilgodehavende i Banker	3,160,710.52			Forsikringsselskabers o. a. Tilgodehavende hos os	4,393,690.55		
Kassebeholdning	2,181.15			Udbytte, ikke hævet	6,228.50		
Deponeret rentebærende Præmiereserve	15,706,941.34			Kursregulerings-Konto for Obligationer (Livsforsikringsafdelingen)	51,749.20		
Tilgodehavende hos Fors. Selskaber o. a.	8,091,846.54			Overskud	701,740.26		
Uafskrevne Erhvervsomk. f. Livsforsikring	779,998.00			fordeles saaledes:			
Inventar, afskrevet	0.00			5 pCt. til Aktionærerne af Kr. 5,700,000.00	285,000.00		
					416,740.26		
				15 pCt. til Reservefondet af Kr.	416,740.26		
				÷ 56,235.17	360,505.09	54,075.75	
				10 pCt. til Repræsentantskabet	36,050.50	90,126.25	
						326,614.01	
				Yderligere 5 pCt. til Aktionærerne	285,000.00		
				Til Reservefondet	20,924.25	305,924.25	
				Rest overføres i ny Regning	20,689.76		
						701,740.26	
							64,613,313.19
							64,613,313.19

Kjøbenhavn, den 8. Juni 1927.

FORRETNINGSUDVALGET:

J. F. FENGER
Formand

CARL J. BECKER

A. N. GRØN.

CARL HOLBEK

MARIUS NIELSEN

W. WITZKE
adm. DirektørPOVL HEY
UnderdirektørW. NAGEL
UnderdirektørN. L. SJØRMAN
Underdirektør

Foranstaaende Regnskab er gennemset af undertegnede Revisorer og fundet overensstemmende med Selskabets Bøger, ligesom vi have efterset Beholdningen af Fonds og Effekter, der stemte med Regnskabet.

Kjøbenhavn, den 10. Juni 1927.

J. AMSINCK.

A. HEDEMANN.
statsaut. Revisor.

A | S GRØN & WITZKE

ASSURANCEKONTORER

KONGENS NYTORV 6 — KJØBENHAVN K.

TELEFON 9316 — TELEGR.-ADR. KANALEN

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bjergning af Guld

Svitzers Bjergningsdamperne »Freja« og »Valkyrien«, der er stationerede i Middelhavet, har der nylig afsluttet et lønnende Bjergningsarbejde. For nogen Tid siden strandede den britiske Rutebaad »Gaudara« paa Kysten af Marokko, øst for Tanger. Damperen havde en kostbar Lading inde, bl. a. Guld- og Søvbarrer til en Værdi af adskillige Millioner Kr., og da den var strandet paa et meget udsat Sted, gjaldt det om hurtigst muligt at bjerge i hvert Fald Barrerne. Dette skete, og de førtes paa et britisk Krigsskib til Gibraltar. Senere er ogsaa Damperen blevet bjerget. Den samlede Bjergeløn menes at ville andrage en Million Kr.

Søforhør

Netop som »Hugo«s sørgelige Skæbne maa betragtes som fastslaaet, finder den endelige Bekræftelse Sted af Aaret første tragiske Forlis i den danske Handelsflaade, Damperen »Johanne«s uopklarede Undergang i Biscaya-bugten.

Denne endelige Bekræftelse fandt Sted ved et Søforhør forleden, men formaade ikke at kaste noget som helst Lys over Ulykken, der kostede 17 Mænds Liv.

To af Konsul Lauritzens Førere, der begge afgik fra Bristolkanalen 12—14 Timer efter »Johanne«, havde hver afgivet en Erklæring, i hvilken de udtalte, at der havde raset en sjældent heftig Storm, og at intet Skib vilde være i Stand til at klare sig under saadanne Forhold, saafremt der mødte det en Ulykke. I sin Forlis-Anmeldelse til Retten siger Rederiet, at alt taler for, at en Braadsø har slaaet Lugerne ind og fyldt Skibet, som derefter straks er sunket.

Det blev oplyst, at »Johanne« i August Maaned i Fjor var løbet mod Kajen i Cuxhaven og havde faaet Stævnen en Del beskadiget. De Reparationer, som Besigtigelsen forlangte, var blevet foretaget, men en endelig Udbedring af Skaden havde ikke fundet Sted. Noget egentligt Sødygtigheds pas var ikke blevet udstedt. Dog havde »Johanne« faaet Attest for, at den med Sikkerhed kunde fortsætte sin Rejse. Skibet havde gennemgaaet Klasse i 1925 og desuden været i Dok 2 Gange samme Aar.

Retspræsident Kühl ønskede »Johanne«s tidligere Førstestyrmand Dobeck afhørt. Styrmand Dobeck blev skiftet over i et andet Skib netop forinden »Johanne« tiltraadte sin sidste Rejse. Han vil saaledes være i Stand til at udtale sig om Damperens Sødygtighed, paa hvilken iøvrigt ingen tvivler i mindste Maade.

Nybygning

For nogle Dage siden kom Svitzers »Bjørn« med en Nybygning paa Slæb fra Holland til Esbjerg, hvor Skibet skal rigges til, og hvor der skal installeres Motor i det. Det er det største Skib, der hidtil har været paa Bedding i Esbjerg og staar nu paa Beddingen paa Kjeldsens Skibsværft. Skibet er bestemt til Fragtfart, og det skal være færdigt om ca. 3 Uger.

Havneafgifterne i Königsberg

Bestræbelserne for at opnaa en Reduktion af Havneudgifterne i Königsberg er nu kronet med Held. Afgifterne er betydeligt nedsat, enkelte med op til 70 pCt., men gennemsnitlig andrager Nedsættelsen ca. 40 pCt. Havneafgifterne bliver nu beregnet sammen med Lodspengene og er indbefattet i den nye Lodstarif, der traadte i Kraft den 20. April.

POSITIONSLISTE PR. 27. JUNI 1927

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 22.6.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Grangemouth 22.6. til Archangel.
m.s. *Afrika*, Himmelsstrup, afg. Tsingtao 24.6.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Leningrad 23.6.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Messina 25.6. til Palermo.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Sanla Fé 23.6.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Dunkirk 24.6.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 2.6. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Stavanger 2.6. til Newport Mon.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Aarhus 27.6. til Randers.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 18.6.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Melhil 25.6.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. New York 27.6.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Kbhvn. 19.6.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Bombay 8.6.
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Cape Verde 20.6. til Fremantle.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Leith 27.6. til Ivigtut.

Kollision

Natten til Lørdag har der i Kielerkanalen fundet en Kollision Sted mellem Det Fransk-Danske Dampskibsselskabs Damper »Slesvig« og Motorskibet »Mariane« af Hamborg. »Mariane« er et lille Tankmotorskib paa ca. 600 Tons, og Skylden for Kollisionen synes at ligge hos dette. »Slesvig« var paa Rejse fra Riga til London med Trælast.

Ved Kollisionen fik begge Baade en Del Skade, bl. a. flere Plader trykket ind. »Mariane« reparerer i Holtenau. »Slesvig«s Skader var alle over Vandlinien. De bliver foreløbig repareret i Brunsbüttel.

Ulykken paa »København«

Ø. K.s 5-mastede Barkskib »København« er nu vendt hjem fra Australien til Europa, og Skibet ligger i Liverpool. Fra Skibets Fører, Kaptajn H. K. Christensen, har Selskabet modtaget en Udskrift af Skibsdagbogen angaaende den Ulykke, der fandt Sted kort efter at Skibet havde forladt Australien, og hvorved den unge 4. Styrmand Poul Thorsøe-Jacobsen faldt over Bord og druknede.

Det var den 3. Marts midt paa Dagen Kl. 1.50, at 2. Styrmand havde givet Jacobsen Ordre til at surre det bagbords Anker. Til Hjælp havde han taget en af de ældste Elever, og de gik forud paa Bakken. Jacobsen tog en Vire, og medens han gik ud paa Svineryggen med Viren i den ene Haand, holdt han Eleven fast med den anden Haand. Viren var netop slaaet omkring Ankeret, da Skibet i det samme tog en Overhaling, og Jacobsen faldt over Bord. Eleven allarmede straks, Bjergemerset blev kastet over Bord samtidig med, at Skibet blev løbet op i Vinden. Fra Ulykken fandt Sted og til sent paa Aftenen, afsøgte Stedet, men uden Resultat. Det blæste haardt, og Skibet førte kun smaa Sejl. Søen var i voldsom Oprør, og der blev gjort, hvad der kunde gøres for at finde den Forulykkede.

Uddybningen af Drogden

Uddybningen af Drogden-Sejlløbet, der har staaet paa i de sidste fire Aar, vil være tilendebragt om et halvt Aars Tid. Der er saa udgravet et 8 Meter dybt, 6½ Kilometer langt, snorlige Sejlløb af mellem 250 og 300 Meters Gennemsnitsbredde.

Havn ved Haparanda?

Forretningskredse i Haparanda kræver, at der snarest bliver bygget en dyb Havn tæt ved Byen, da en saadan skal være nødvendig af Hensyn til Konkurrencen fra Finland. Medens den nærmeste svenske Havn er Luleå, 203 km fra Haparanda, har Finland paa sin Side af Bottenhavet paa samme Strækning ikke mindre end tre, nemlig foruden Uleåborg og Kemi den nye Röytå.

Valget staar paa svensk Side mellem en Jernbane fra Øvre-Torneå til Pajala. Banen vil koste over 11 Mill. Kr., medens Havnen vil kunne bygges for ca. 1 Mill. Kr. og langtfra vil blive saa dyr i Driftsudgifter.

Pest paa de Canariske Øer

Udenrigsministeriet meddeler, at der ifølge en fra den danske Legation i Madrid modtaget Indberetning den 14. Juni er forefaldet et nyt Tilfælde af Byldepest i Tejina (Canariske Øer).

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykjøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
m.s. *Bhanurangsi*, Halling, afg. Aden 15.6. til Singapore.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Frederikshavn 20.6.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Maksalahti 21.6.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Amble 25.6.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Kielerkanal 28.6.
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Perth (Wa.) 15.6.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Weymouth 25.6.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 23.6. til Ghent.
s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Bougie 25.6.
s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Bahia 23.6. til Skandinavien.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, afg. Emden 26.6.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 22.6.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.6.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Liverpool 25.6. til Swansea.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET „ROSSIA“ KØBENHAVN

GEVINST- & TABS-KONTO PR. 31. DECEMBER 1926

UDGIFTER	Kr.	INDTÆGTER	Kr.
Brandforsikring:		Saldo overført fra forrige Aar	595,730.17
Netto Provisioner og Branche Omkostninger	1,976,217.02	Brandforsikring:	
Betalte Skader efter Fradrag af Genforsikring	3,549,116.24	Præmier efter Fradrag af Genforsikring	5,583,649.28
Reserve for ikke regulerede Skader	1,074,535.48	Skadesreserve overført fra forr. Aar..	1,319,413.74
Reserve for uafløbne Forsikringer	2,791,824.66	Kursdifference	102,575.66
	<u>3,866,360.14</u>		<u>1,216,838.08</u>
	9,391,693.40	Præmierreserve overført fra forr. Aar	3,014,321.64
Transportforsikring:		Kursdifference	238,740.97
Netto Provisioner og Brancheomkostninger	559,306.98		<u>2,775,580.67</u>
Betalte Skader efter Fradrag af Genforsikring	4,124,249.93	Portefeuille Præmier	184,276.45
Reservefond	2,880,463.37		<u>9,760,344.48</u>
	<u>7,564,020.28</u>	Transportforsikring:	
Diverse Brancher:		Præmier efter Fradrag af Genforsikring	4,205,787.43
Netto Provisioner og Brancheomkostninger	590,519.64	Reservefond overført fra forr. Aar	3,614,991.17
Betalte Skader efter Fradrag af Genforsikring	887,367.77	Kursdifference	124,316.32
Reserve for ikke regulerede Skader ..	280,419.69		<u>3,490,674.85</u>
Reserve for uafløbne Forsikringer	431,825.66	Diverse Brancher:	
	<u>712,245.35</u>	Præmier efter Fradrag af Genforsikring	1,579,651.45
	2,190,132.76	Skadesreserve overført fra forr. Aar..	110,445.95
Administrationsudgifter	506,037.74	Kursdifference	7,163.06
Skatter	90,052.54		<u>103,282.89</u>
Afskrivning paa uerholdelige Tilgodehavender	19,272.58	Præmierreserve overført fra forr. Aar ..	331,888.38
Kursdifference	150,370.18	Kursdifference	21,282.27
Overskud	853,414.29		<u>310,606.11</u>
	<u>20,764,993.77</u>	Portefeuille Præmier	82,119.57
			<u>2,075,660.02</u>
		Renteindtægt	526,795.53
		Indgaaet paa tidligere Afskrivninger	20,001.29
			<u>20,764,993.77</u>

BALANCE KONTO DEN 31. DECEMBER 1926

AKTIVER	Kr.	PASSIVER	Kr.
Kassebeholdning	5,219.08	Aktiekapital fuldt indbetalt	6,000,000.00
Tilgodehavender i Banker	1,325,415.30	Reservefond	420,789.65
Deponeret i Banker	583,120.91	Reservefond, Brand og Diverse Brancher	4,578,605.49
	<u>1,908,536.21</u>	Reservefond, Transport	2,880,463.37
Værdipapirer ifølge omst. Specifikation	6,434,590.57	Afsat til Dækning af dubiose Tilgodehavender..	250,000.00
Selskabets Ejendom, Bornholmegade, København	1,000,000.00	Afsat til Skat	100,000.00
Byggegrund, Grønningen, København	197,872.02	Gæld til Forsikringsselskaber og andre	939,990.60
	<u>1,197,872.02</u>	Reserver deponeret af Forsikringsselskaber ..	2,334,419.18
Inventar	25,000.00	Overskud	853,414.29
Tilgodehavender hos Forsikringsselsk. og andre	3,168,257.63	der i Henhold til Vedtægternes § 29	
Reserver deponeret hos Forsikringsselskaber ..	5,618,207.07	fordeler sig saaledes:	
	<u>18,357,682.58</u>	6 pCt. Udbytte til Aktionærerne..	360,000.00
		Overførsel til næste Aar	493,414.29
			<u>853,414.29</u>
			<u>18,357,682.58</u>

Ved alle Beregninger er Kursen pr. 31. December 1926 anvendt.

København, den 2. Juni 1927.

W. GOUDA,
adm. Direktør.

Foranstaaende Gevinst- og Tabs-Konto samt Balance-Konto er i Overensstemmelse med Selskabets Bøger, som vi har revideret og sammenholdt med de originale Bilag, ligesom vi har konstateret Tilstedeværelsen af Kasse-, Bank- og Værdipapirbeholdningen.

København, den 2. Juni 1927.

S. POTOZKI.

H. J. THIME,
statsaut. Revisor.

s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Bougie 24.6. til Leith.
s.s. *Børglum*, Lund, ank. Nuevitas 24.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Rio 25.6. til Skandinavien.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Newcastle o.T. 26.6.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Las Palmas 25.6.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Bordeaux 25.6. til Kbhvn.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. København 26.6. til Boston.
s.s. *Cyrlil*, Schmith, ank. Reni 24.6.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borck Clausen, pass. Ushant 26.6. til Oeslehs-hausen.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 24.6.
s.s. *Danevirke*, Stage, pass. Kieler Kanal 25.6. til London.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Las Palmas 24.6.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 19.6. til Penang.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen pass. Coln (Panama) 23.6.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 28.6.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ru-ten.
s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. London 27.6. til Leningrad.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Oran 26.6.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Vestafrika 16.6.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. København 27.6.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Grimsby 24.6.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Søderhamn 22.6.
s.s. *Energi*, Christensen, ank. Antwerpen 16.6.
s.s. *Erik B, Lerche*, afg. Trangsund 25.6.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Westervik 24.6.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester Maria*, Mortensen pass. Kieler Kanal 26.6. til Bristol.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Danzig 24.6.
s.s. *Estonia*, Paulsen afg. Halifax 25.6. til New York.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. II. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Leixoes 25.6. til London.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Manchester 25.6.
s.s. *Feddy*, Matthiessen ank. Rügenwalde 24.6.
s.s. *Ficaria*, Nielsen, i Dok i Kiel siden 10.6.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.

D. A. KNUDSEN & 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«

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

Bekendtgørelse.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Dagsorden

for den ordinære Generalforsamling den 9. Juli.

- 1) Regnskab og Aarsberetning aflægges.
- 2) Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen.
- 3) Valg af 2 Revisorer for Aaret 1927.
- 4) Valg af Sted for Afholdelse af den ordinære Generalforsamling i 1928.
- 5) Eventuelt.

m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Suez 23.6. til Genoa.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Phila 20.6.
s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Hirtshals 26.6.
s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. Almeria 26.6.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 21.6. til Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Port of Spain, 24.6.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, i Dok i Frhavn siden 12.6.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Antwerpen 24.6.
s.s. *Gorn*, Christensen, afg. Port Talbot 25.6. til Quebec.
s.s. *Grønland*, Andersen afg. Sharpness 25.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Antwerpen 24.6.
s.s. *Hafnia*, Ravn, i Dok i Kbhvn. siden 25.6.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Reval 27.6. til Kbhvn.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Lovisa 23.6.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Fernando Noronha 21.6.
s.s. *Hans Tausen*, afg. Danzig 28.6.
s.s. *Harald*, Bastholm, afg. Arzew 21.6. til Granton.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 14.6.
s.s. *Henning B*, Jørgensen, ank. Björkö 15.6.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Godthaab 13.6.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 22.6. til Manchester.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Nykøbing F. 27.6. til Danzig.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerpen 20.6.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 23.6. til Bremen.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Split 27.6. til Donau.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Sarpsborg 25.6.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Hollenau 27.6. til Rouen.
m.s. *Java*, Hjernum, ank. Antwerpen 26.6.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Hampton Roads 23.6.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Dakar 22.6.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Kater til de vigtigste Havne paa Jorden

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. Juni 1927.

London	18,17	Madrid	63,85
New York	374,50	Amsterdam	150,15
Berlin	88,75	Stockholm	100,40
Paris	14,80	Oslo	96,90
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,20	Prag	11,11
Rom	21,20	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEFOTER OG ENØLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert»
Newport, Mon., 131, 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, Grimsby
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

★
LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

DANSKE SKIBSMÆGLERE

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND SKIBSMÆGLER BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

HADERSLEV

J. C. HANSEN EDSVOREN SKIBSMÆGLER HADERSLEV

Agent for:

Det Forenede Dampskibselskab, A/S, København
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Mallsand"

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmild"

Amallegade 30

HORSENS

WILH. CHR. BECH (INDEH.: AAGE RASMUSSEN) EDSVOREN SKIBSMÆGLER HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

NAKSKOV

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

VEJLE

HANS OLESENS EFTF. (NIELS WANG)

SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Josey*, Petersen, afg. Antigua 19.6. til Montreal.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Cuxhaven 25.6.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Colombo 22.6. til Penang.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. København 25.6.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Newport News 25.6.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. London 27.6.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 23.6.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 16.6. til Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Adelaide 24.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Leith 26.6.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Honfleur 26.6.
 s.s. *Koldingshus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. St. Vincent 25.6.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Falmouth 17.6.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Penang 24.6. til Colombo.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Arkangelsk 23.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Cardiff 25.6.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. København 24.6.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. København 26.6. til Memel.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 24.6.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Pallice 23.6. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Malaya*, Kruse, afg. Kobe 27.6. til Yokohama.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Wiborg 20.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kotka 23.6.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kings Lynn 25.6.
 s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Ushant 22.6. til Esbjerg.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Madeira 20.6. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New Orleans 12.6. til Landsend f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Jacobsfad 22.6.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Kbhvn. 26.6.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Svendborg for Dokng. 24.6. p. R. t. Frederikshavn.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Durban 4.6.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 23.6.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, ank. Kbhvn. 27.6.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Khvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Nuevitas 26.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Kolster, ank. Makslatti Wiborg Distrikt 21.6.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 8.6.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Montreal 23.6.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 21.6.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Norfolk 27.6. til Montreal.
 m.s. *Panama*, Vøring, ank. Antwerpen 27.6.
 s.s. *Parana*, Lund, afg. Birkenhead 21.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Cardiff 27.6. til Teneriffe.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Barbados 21.6. til Fremantle.
 s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Rouen 22.6.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Åbo 16.6.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Le Havre 27.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Huusum, afg. Malmø 21.6. til Uleåborg.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Uleåborg 21.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Antwerpen 23.6.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. 240 Miles S.O. Cap Race 20.6. til Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Gdynia 26.6. til Kbhvn.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Riga 24.6.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Ushant 26.6. til La Pallice.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Fayal 22.6. til St. Thomas.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Fredericia 27.6. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Hull 18.6.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Mariager 25.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Holtenau 25.6.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Bathurst 17.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 22.6.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Danzig 25.6.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Bremshüttel 25.6.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Brunshüttel 25.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Brunshüttel 25.6.
 s.s. *Stahl*, Clausen, ank. Santiago. 24.6.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Skagen 23.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Montreal 25.6.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 21.6. til Kbhvn.
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Husavik 23.6. til Ballangen (Ofoten).
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 20.6.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, pass. Lødingen 27.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, pass. Brunshüttel 25.6.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 27.6. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Seattle (Wash) 27.6.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, i Dok i Kiel siden 4.6.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Grimsby 27.6. til Kbhvn.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 23.6. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Zum Vohrde, ank. Kbhvn. 24.6.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 25.6.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 23.6. til Christobal.
 s.s. *Trondhjem*, Pødersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Andersen, afg. Helsingør 25.6. til Danzig.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Leningrad 24.6. til London.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Tyne 27.6. til Kbhvn.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 26.6.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 22.6.
 s.s. *Uranienborg*, Rise afg. Montevideo 3.6.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Piteå 22.6. til Kbhvn.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Lemvig 25.6. til Gdynia.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Norfolk 22.6. til Cienfuegos.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Middelfart 25.6.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Ostende 21.6.
 s.s. *Viborg*, Hansen, afg. Fineidet 23.6.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 24.6.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, henligger i Pachacamac.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.) henligger i Kbhvn.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Antwerpen 25.6.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 16.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Vlaardingen 9.6. til Baltimore.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, ank. Kbhvn. 27.6.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 21.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Archangel 26.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havn: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

**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. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH»

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Boe Code.

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

Sleepmaas

ROTTERDAM
Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent: Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

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.

KARL BRESEMANN

STEVEDOR

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR**STETTIN**

Telegram Adr. "BREMAGA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOS

SKIBSMÆGLER, BEFRAGTNING OG ASSURANCE

STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe**DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.**

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)

Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.**

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULÆRSKIBNINGSHAVNE
 BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
 KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
 FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
 LAMBERT STOCK, LONDON, E.C.3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	} »Lambrose,
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs } 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.....	
	Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
 . PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Dieselolie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
 Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22. København. Centr. 5455. Telegr. Adr. United oil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770. TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
 KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klasse

**BUNKERKUL. &
 OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klasse

**STEVEDORES, BUGSERSEL
 SKABER & SKIBSHANDLERE
 I ALLE HAVNE**

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALEK:
 NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
 TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

**SKIBSMÆGLERE &
 KULEKSPORTØRER**

*

**BUNKERKUL I
 ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

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 LØFTE-EVNE

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.

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

INDR. VARE MERKE Brug
Holzapfels
Patent Farver
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON-5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLLANDIA

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. 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

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.421.765

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

Filialet i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 28

FREDAG 8. JULI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Vi vendte forleden tilbage til Spørgsmaalet om Havnetaksterne i Provinsen i Anledning af, at Ministeriet havde afvist et Andragende fra Aarhus Handelsforening om at godkende nogle af Aarhus Byraad vedtagne Nedsættelser af Havnetaksterne. Vi har nu atter Anledning til at beskæftige os med dette Spørgsmaal, idet Borgmester Otto Kragh i Randers i en Artikel i »Jyllandsposten« har udtalt, at selv om Industri og Skibsfart vedblivende kritiserer Havnetaksterne i Provinsen og kræver dem nedsat, er dette ikke Tilfældet med Handelsstanden, der paa et Repræsentantmøde i den jyske Handelsstands Centralforening i 1925 vedtog en Udtalelse bl. a. gaaende ud paa, at Bestræbelser, hvorved en Havn opnaar Begunstigelser paa en andens Bekostning ikke kan finde Støtte hos Centralforeningen eller Provinshandelskamret.

Naar de andre Havne nu modsætter sig Aarhus Havneudvalgs Ønsker om en Nedsættelse af Afgifterne i Aarhus, er det fordi deres økonomiske Forhold ikke lillader nogen Nedgang i Indtægterne, og fordi de med Aarhus konkurrerende Havne maa kræve at være ligestillede med og at nedsætte deres Takster samtidig med Aarhus. En Nedsættelse af Taksterne vilde være ensbetydende med, at den Kommune, hvortil Havnen hører, maatte tilskyde et Beløb til Havnens Drift svarende til Indtægtsnedgangen, og, udtaler Borgmesteren sluttelig, naar Forholdene nu er saaledes, at Aarhus Handelsforening ikke kan vente at opnaa en Særstilling eller rettere en Særfordel i Konkurrencen med de andre Byer og ved at fastholde Kravet og faa det gennemført kun kan opnaa at faa lagt en ny forøget Skattebyrde paa Kollegerne i Provinsene, burde den kollegialt bøje sig for de andre Havnes Ønsker og indstille sit Arbejde paa dette Omraade.

Til Borgmesterens Indlæg, af hvilket ovenstaaende er et sammentrængt Uddrag, knytter »Jyllandsposten« nogle Bemærkninger, der nøje falder sammen med, hvad vi gentagne Gange har udtalt, idet Bladet fremhæver det ganske urimelige i, at vel beliggende og vel administrerede Provinshavne tvinges til at opretholde Krigstidens altfor høje Takster, for at de Havne, der har disponeret forkert i Krigsaarene, skal have Lejlighed til at forrente og afskrive deres altfor store og kostbare Anlæg.

Københavns Havn, der staar udenfor Sammenslutningen, har forlængst nedsat sine Takster til samme Højde som før Krigen med det Resultat, at Trafikken stadig er stigende, medens Provinshavnene, hvis Takster ligger langt højere, har en svigtende Trafik at kæmpe med, fordi Varerne dels transporteres dertil pr. Jernbane eller Automobil, eller som tidligere fremhævet af os losses i København eller Hamburg og videresendes i Smaaskibe.

MOTORSKIB — DAMPSKIB

Juli-Nummeret af det britiske Fagblad »The Motor Ship« indeholder nogle meget interessante Tal, der viser hvorledes verdenskendte Rederier er gaaet over

til Motordrift. Det er en Underforstaaelse af Motorskibets Overlegenhed over Dampskibet paa de fleste Ruter, udtaler Bladet, at der er bleven offentliggjort en Beretning, hvori det fremhæves som ejendommeligt, at to Rederier efter en Tid at have bygget Motorskibe har indgivet Bestilling paa nogle Dampskibe. At en saadant Forhold betegnes som usædvanligt lader slutte, at Redere, der har gjort Erfaringer med Motorskibe almindeligvis vedbliver at anvende saadanne.

Det er derfor af Interesse, fortsætter Bladet, ved en Gennemgang af forskellige Rederiers Bygningsprogram i de sidste Aar at forvise sig om, hvorvidt dette i Virkeligheden holder Stik, og i nedenstaaende Skema gives der Oplysninger om 28 kendte Rederiers Flaader.

Rederi	Aar da første Motorskib anskaffedes	Dampere bestilt eller byggede siden	Motorskibe færdige eller bestilte
Østasiatisk Kompagni	1912	0	22
A/B. Nordstjernen	1912	0	14
Olsen Linjerne	1914	3	8
Glen Linjen	1916	2	8
Transatlantic	1918	6	12
Broström Linjerne	1918	0	15
Pacific S. N. Co.	1919	5	8
Bergenske Dampskibsselskab	1920	0	4
A. P. Møller	1921	3	9
Grängesberg	1921	0	8
Lambert & Holt	1921	0	3
Elder, Dempster & Co.	1921	2	10
Wilh. Wilhelmsen	1921	0	25
Furness Linjerne	1922	7	16
Royal Mail	1922	1	10
Alfred Holt & Co.	1923	3	12
Netherland S. S. Co.	1923	0	6
Silver Line	1924	0	12
Bank Line	1924	0	24
H. C. Horn	1924	0	10
Lancashire Shipping Co.	1924	0	3
Nippon Yusen Kaisha	1924	1	5
A. B. Borgestad	1924	0	4
Fearnly & Eger	1924	0	6
Christen Smith Rederi A/S.	1924	0	6
Ivar An. Christensen	1925	0	5
Klaveness & Co.	1925	0	9
Commonwealth and Dominion Line	1925	0	5
Ialt	33	279

De ovenanførte Skibe er alle Fragt- eller Passagerskibe, og hvis Tankbaadene var blevet medtagne, er det sandsynligt, at Resultatet vilde være bleven endnu mere i Motorskibenes Favor. Standard Oil Co. f. Eks. har i Løbet af det sidste Aars Tid eller to forøget sin Flaade af Motorskibe med ca. 180,000 Tons d.w. og har praktisk talt ikke bygget Dampskibe. Men selv som Listen er, viser den tilstrækkeligt tydeligt den Kendsgerning, at disse Ejere af vidt forskellige Typer af Skibe, der sejler paa alle de vigtigste Ruter i Verden, er tilfredse med, hvad deres Skibe yder.

TILBAGEBETALING AF SKAT

I vort sidste Nummer meddelte vi, at Svenska Ost-asiatiske Companiet havde faaet tilbagebetalt Krigskonjunkturskat til et Beløb af 5½ Million Kr.

Anledningen til denne Tilbagebetaling er, at der for Aaret 1920 var bleven paalagt Selskabet en Krigskonjunkturskat, men da Tiderne blev daarlige, blev der ingen Krigskonjunkturførtjeneste, hvorfor den svenske Regering nu har tilbagebetalt det af Selskabet erlagte Beløb.

Dette er selvfølgelig ret og rimeligt, men, udtaler N. H. & S. T., sammenligner man den svenske Rege- rings Holdning overfor Svenska Ostasiatiska Com- paniet med den Maade, hvorpaa det norske Finans- departement optræder, finder man en paafaldende Forskel.

I Norge har Rederierne maattet deponere de om- stridte Skattebeløb, og skønt Regeringen havde lovet, at Dommen i en af Sagerne om Beskatningen skulde

være afgørende for alle, der tog Forbehold, er den dog stadig vedblevet at procedere. Imidlertid staar Pengene i Bankerne, og for store Beløbs Vedkom- mende er de blevet baandlagt og delvis tabt. Ligesaa korrekt som den svenske Regering synes at optræde, ligesaa chikanøs synes den Behandling at være, som Rederierne faar i Norge, og dette skyldes formentlig, udtaler Bladet, at man i Sverige har en bedre For- staaelse af, hvad Rederinæringen betyder for Landet, end man har i Norge. I Nabolandene ser man, at denne Forstaaelse gør sig gældende i omtrent samme Grad, hvad enten Regeringen er konservativ, liberal eller socialistisk, medens Forstaaelsen synes at mangle i omtrent lige høj Grad i Norge, hvilken Partifarve Regeringen end har.

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGSFORBUND

Aarsberetning for 1926

Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund har Udsendt Beretning for Virksomheden i 1926, af hvilken vi bringer nedenstaaende Uddrag: —

I det forløbne Driftsaar er Skibsbesætningernes Antal og Antallet af forsikrede Personer ikke undergaaet nogen væsentlig Ændring fra det foregaaende Aar. I *Dampskibsafdelingen* har Portefeuillen praktisk talt været den samme som i 1925. I *Sejlskibsafdelingen* har Antallet af forsikrede Personer ombord i Fragtskibe vel været noget mindre end ifjor, men til Gengæld har Tallene for Fiske- fartøjernes Vedkommende stillet sig noget højere. For begge Afdelingerne gælder det, at Skibenes Beskæftigelses- grad har været mindre end i 1925.

I *Dampskibsafdelingen* er der i 1926 ikke indtruffet noget Totalforlis berørende Forbundets Risiko. Naar Afde- lingens Udgifter desuagtet har været noget større end i de nærmest foregaaende Aar, skyldes det, at der er sket usædvanligt mange Ulykkestilfælde medførende Invalidi- tetserstatning og navnlig et større Antal alvorlige Tilfælde med svære Invaliditeter end almindeligt. Den indbetalte *Grundpræmie* dækker ikke fuldtud den opgjorte *Aarspræ- mie*, saaledes at Afdelingens Medlemmer maa tilsvare en *Ekstrapræmie* af Kr. 5,40 pr. Mand p. A.

For *Sejlskibsafdelingen* har Aaret 1926 hvad Ulykker angaar været katastrofalt. Pludseligt optrædende stærke Storme over Nordsøen i Oktober Maaned bragte en Mæng- de søgaaende danske — som det synes for smaa — Fiske- fartøjer i alvorlig Fare og 7 af Fartøjerne hjemmehørende i Esbjerg og Frederikshavn og med en samlet Besætning af 29 Mand blev Bytte for det haarde Vejr. I Aarets Løb er 6 andre Sejlskibe gaaet tabt med deres Besætninger. Med de sidstnævnte 6 Skibe omkom ialt 24 Personer, hvortil kommer som forulykkede af andre Aarsager end Fartøjets Forlis 14 Personer, hvorved det samlede Antal Dødsfald i 1926 kommer op paa 67, svarende til 16 pro mille af samtlige Besætninger ombord i danske Sejlskibe og Fiskefar- tøjer paa 20 Tons og derover.

Under disse Omstændigheder er Afdelingens Udgifter ble- vet saa ekstraordinært store, at de langt overstiger den af Medlemmerne indbetalte *Grundpræmie*, saaledes at Ind- krævning af en meget betydelig *Ekstrapræmie* vilde være nødvendig. Da mange Medlemmer imidlertid umuligt vilde kunne præstere en saadan *Ekstrapræmie*, er Regeringen med Tilslutning fra Finansudvalget efter indsendt Andra- gende gaaet med til, at der paa forventet Efterbevilling blev ydet Forbundet et ekstraordinært Statstilskud paa 50,000 Kroner til delvis Dækning af det ovennævnte Un- derskud.

Dampskibsafdelingen

I Afdelingen har der i Aarets Løb været indmeldt 180 Medlemmer, til hvem Forbundet har udsendt eller fornyet ialt 725 Policer for Forsikring af ialt 13,158 Personer svarende til omtrent samme Antal som i det foregaaende Aar.

Grundpræmien var af Bestyrelsen fastsat til Kr. 36,00 pr. Mand p. A. — i Overensstemmelse med den vedtagne Ved- lægtsændring at opkræve kvartalsvis — og er indgaaet med ialt Kr. 446,581,40.

I Aarets Løb er der til Afdelingen indgaaet Anmeldelse om 631 Ulykkestilfælde, hvortil kommer 265 Tilfælde over- ført fra tidligere Aar samt 27 genoptagne, altsaa ialt 923 Tilfælde. Af disse er ifølge Arbejderforsikrings-Raadets Kendelse 50 Tilfælde afviste som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven, medens 460 er afsluttede uden at medføre nogen Erstatning for Dødsfald eller Invaliditet og 317 Tilfælde ved Aarets Udgang henstod som uafgjorte.

I de resterende 96 Tilfælde blev der tilkendt de omkom- nes Efterladte respektive de tilskadekomne Erstatninger til et samlet Beløb af 310,150,80 Kr. samt Dagpenge til 116 tilskadekomne med ialt Kr. 69,555,00. Hertil kommer Ud- gift til Læger, Henlæggelser til de uafgjorte Skader, Ad- ministrationsudgifter etc., der med Fradrag af fra 1925 overført Skadesreserve, indvundne Renter etc. udgør Kr. 440,522,94, der bliver den til Fordeling paa Afdelingens samtlige Medlemmer kommende samlede Netto-Udgift for Forsikring i Henhold til Ulykkesforsikringsloven.

I *Grundpræmie* har Medlemmerne som ovenfor nævnt indbetalt Kr. 36,00 pr. Mand p. A., hvoraf der i Over- ensstemmelse med Vedtægtens § 25 er henlagt 5 pCt. eller Kr. 1,80 til Afdelingens Reservefond. Det herefter tilbage- blivende effektive *Grundpræmiebeløb*, Kr. 34,20 pr. Mand, kan saaledes ikke fuldtud dække den opgjorte *Aarspræ- mie*, der beløber sig til Kr. 39,60 pr. Mand. For Besæt- ningerne, der har været i Risiko hele Aaret 1926, vil der saaledes være at tilsvare en *Ekstrapræmie* af Kr. 5,40 pr. Mand.

Afdelingens Regnskab slutter med en Saldo i *Forbundets* Favør af Kr. 13,315,91.

Reservefondet pr. 31. December 1926 udgjorde ialt Kr. 212,514,32.

Sejlskibsafdelingen

Denne Afdeling har i Aarets Løb haft ialt 968 Mem- ber, til hvem Forbundet har udstedt eller fornyet 1,139 Po- licer for ialt 4,214 Personer imod i Aaret 1925 1,144 Po- licer for ialt 4,340 Personer. *Grundpræmien* var af Be- styrelsen fastsat til Kr. 60,00 pr. Mand — svarende til Kr. 5,00 pr. Mand pr. Maaned — og er indgaaet med Kr. 195,045,75.

Antallet af de i Aarets Løb anmeldte Ulykkestilfælde har udgjort 143, hvortil kommer de fra Aaret 1924 og 1925 overførte 78 samt 7 genoptagne, ialt 228 Tilfælde. Af disse er ifølge Arbejderforsikrings-Raadets Kendelse 9 af- vist som ikke henhørende under Loven, medens 88 Til- fælde er afsluttede af Raadet uden at medføre nogen Er- statning for Død eller Invaliditet og 88 Tilfælde henstod uafgjort ved Aarets Udgang. I de resterende 43 Tilfælde blev der tilkendt de omkomnes Efterladte respektive de tilskadekomne Erstatninger til et samlet Beløb af Kr. 157,396,00 og Dagpenge er desuden udbetalt til 30 til- skadekomne med ialt Kr. 15,940,49. Hertil kommer Udgift til Læger, Henlæggelser til uafgjorte Skader, Administra- tionsudgifter etc., der med Fradrag af fra 1925 overført Skadesreserve, indvundne Renter etc. udgør 295,731,40 Kr., der bliver Afdelingens samlede Nettoudgift for Forsikring i Henhold til Ulykkesforsikringsloven.

Afdelingens Medlemmer har i *Grundpræmie* indbetalt et Beløb af Kr. 60,00 pr. Mand p. A., hvoraf der i Henhold til Vedtægten er henlagt 5 pCt. eller 3 Kr. til Reserve- fondet. Til at dække *Aarspræmien* Kr. 91,80 p. A. er der saaledes kun til Disposition et Beløb af Kr. 57,00, saale- des at Medlemmerne maa tilsvare en *Ekstrapræmie* af Kr. 34,80 for 1 Mand forsikret hele Aaret.

Afdelingens Regnskab slutter med en Saldo i *Forbun- dets* Favør af Kr. 110,437,94. Ifølge Vedtagelse paa det den 10. Juni 1927 afholdte ordinære Repræsentantskabs- møde anvendes — efter Afslutning af hvert Skibs Konto uden Hensyn til Reservefondsandelen og til det ekstra- ordinære Statstilskud paa Kr. 50,000,00 — det paa hvert Skibs Reservefondskonto pr. 31. December 1926 indstaa- ende Beløb til hel eller størst mulig Dækning af Debet — Saldoen paa vedkommende Skibs Konto og derefter det ekstraordinære Statstilskud til Dækning af den Restskyld,

(Fortsættes Side 418)

DE NORDISKE HANDELSFLAADER I 1926

NORGE

Bruttotilgangen til Norges Handelsflaade i 1926 var 86 Skibe paa ialt 238,248 Tons mod 155 Skibe paa 275,494 Tons i 1925.

Af Motorskibe er tilkommet ialt 35 paa ca. 155,000 Tons. Praktisk talt var alle tilkomne Motorskibe nybygget og bygget i Udlandet.

58 pCt. af Antallet og 35 pCt. af Tonnagen var Dampskibe og af Dampskibstonnagen var 32 pCt. nybygget.

Af Sejlskibe er tilkommet 1 paa 104 Tons.

Ældre Skibe købt fra Udlandet

Der blev indkøbt 34 Skibe paa ialt 64,306 Tons, hvoraf 26 Staaldampskibe paa 54,835 Tons, 2 Trædampskibe paa 1,336 Tons samt 5 Motorskibe paa tilsammen 8,031 Tons og 1 Sejlskib.

I 1925 blev der indkøbt 71 Fartøjer paa 83,278 Tons.

Afgang i 1926

Bruttoafgangen fra den norske Handelsflaade i 1926 var 88 Skibe paa tilsammen 150,388 Tons, hvoraf 65 Dampskibe paa 123,451 Tons, 17 Motorskibe paa tilsammen 15,877 Tons og 6 Sejlskibe paa 11,060 Tons.

Netto Tilgang og Afgang i 1926.

Nettoresultatet for 1926 er, at Dampskibsflaaden er mindsket med 15 Skibe og 40,543 Tons, Motorskibene øget med 18 Skibe og 139,359 Tons og Sejlskibene er gaaet tilbage med 5 og 10,956 Tons.

Norges Handelsflaade talte ved Udgangen af 1926 (af Skibe over 100 Tons) 1,822 Fartøjer paa 2,769,049 Tons brutto.

SVERIGE

Bruttotilgangen til Sveriges Handelsflaade i 1926

med 22,261 Tons. Dampskibsflaaden er forøget med 18 Skibe og 21,761 Tons. Motorskibene er gaaet tilbage i Antal med 3, men Motortonnagen er forøget med 3,078 Tons. Sejlskibsflaaden er gaaet tilbage med 17 Skibe og 2,578 Tons.

Sveriges Handelsflaade talte ved Udgangen af 1926 (af Skibe over 100 Tons) 1392 Skibe paa 1,346,785 Tons brutto.

DANMARK

Bruttotilgangen til Danmarks Handelsflaade i 1926 var 19 Skibe paa ialt 28,109 Tons mod 46 Skibe paa 48,485 Tons i 1925.

58 pCt. af Antallet og 85 pCt. af Tonnagen var Motorskibe.

Ældre Skibe købt fra Udlandet.

Der blev indkøbt ialt 8 Skibe paa tilsammen 3,523 Tons (mod 23 Fartøjer paa 9,991 Tons i 1925), hvoraf 5 Dampskibe paa 2,982 Tons, 2 Motorskibe paa tilsammen 394 Tons samt 1 Sejlskib paa 147 Tons.

Afgang i 1926

Bruttoafgangen fra Handelsflaaden i 1926 var 41 Skibe paa tilsammen 46,979 Tons, hvoraf 25 Dampskibe paa tilsammen 37,457 Tons, 2 Motorskibe paa tilsammen 7,270 Tons og 8 Sejlskibe paa tilsammen 2,252 Tons.

Netto Tilgang og Afgang.

Nettoresultatet for 1926 er, at Flaaden er gaaet tilbage med 22 Skibe og 18,870 Tons.

Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 18 Skibe og 33,366 Tons, Motorskibene er øget med 3 og 16,601 Tons, medens Sejlskibsflaaden er gaaet tilbage med 7 Skibe og 2,105 Tons.

Danmarks Handelsflaade talte ved Udgangen af 1926 (af Skibe over 100 Tons) 790 Skibe paa 1,076,801 Tons brutto.

SKIBE UNDER BYGNING 1. JULI 1927

Hestekraften er for Dampskibe Indikatorhestekraften, for Motorfartøjer Bremsehestekraften.

	Norge			Sverige			Danmark		
	Antal	Omtrentl. Tonnage	Omtrentl. Hestekraft	Antal	Omtrentl. Tonnage	Omtrentl. Hestekraft	Antal	Omtrentl. Tonnage	Omtrentl. Hestekraft
Dampskibe:									
Af Staal, Træ og Komposit ..	7	3035	4600	3	3430	1900	5	6450	4875
Tilsammen	7	3035	4600	3	3430	1900	5	6450	4875
Den 1. Januar 1927 tilsammen	7	2316	4750	6	8220	4690	4	5900	4800
Motorfartøjer:									
Af Staal, Træ og Komposit ..	—	—	—	9	51870	21900	12	76740	33740
Tilsammen	—	—	—	9	51870	21900	12	76740	33740
Den 1. Januar 1927 tilsammen	—	—	—	8	36550	17930	11	42770	28480
Sejlskibe:									
Den 1. Januar 1927 tilsammen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	7	3035	4600	12	55300	23800	17	83190	38615
Den 1. Januar 1927 tilsammen	8	2966	4750	14	44770	22620	15	48670	33280

var 47 Skibe paa 52,387 Tons mod 53 Skibe paa tilsammen 125,214 Tons i 1925.

87 pCt. af Antallet og 86 pCt. af Tonnagen var Dampskibe. Af Dampskibstonnagen var kun 2,400 Tons nybygget, Resten ældre Tonnage indkøbt fra Udlandet.

Af Motorskibe er tilkommet 4 paa 5,686 (hvoraf 5,300 Tons nybygget) og af Sejlskibe 2 paa tilsammen 1,800 Tons.

Ældre Skibe købt fra Udlandet.

Der blev indkøbt 42 Skibe paa tilsammen 44,622 Tons (mod 33 Skibe paa 28,687 Tons i 1925), hvoraf 38 Dampskibe, 2 Motorskibe og 2 Sejlskibe.

Afgang i 1926

Bruttoafgangen fra Handelsflaaden i 1926 var 49 Skibe paa tilsammen 30,126 Tons, hvoraf 23 Dampskibe paa 23,148 Tons, 7 Motorskibe paa 2,608 Tons og 19 Sejlskibe paa 4,370 Tons.

Netto Tilgang og Afgang.

Nettoresultatet for 1926 er, at Flaaden er gaaet tilbage i Antal med 2 Skibe, men Tonnagen er forøget

Norge

Handelsflaaden har i det forløbne Halvaar af 1927 ifølge Det norske Verita's Statistik haft en Nettoafgang af 12 Fartøjer, men en Nettoforøgelse i Tonnagen af 15,100 Tons brutto. Motorskibstonnagen er forøget med 11,400 Tons, Dampskibstonnagen med 9,400 Tons, men Sejlskibsflaaden er gaaet tilbage med 2 Fartøjer og ca. 5700 Tons.

Sverige

Handelsflaaden har i det forløbne Halvaar af 1927 haft en Nettotilgang af 2 Fartøjer og 11,100 Tons brutto. Dampskibstonnagen er øget med 11,500 Tons og Motorskibstonnagen med 1300 Tons, men Sejlskibene er gaaet tilbage med 2 Fartøjer og 1700 Tons.

Danmark

Handelsflaaden har haft en Nettoafgang af 25 Fartøjer og 16,400 Tons brutto. Dampskibstonnagen er gaaet tilbage med 21,200 Tons, Motorskibstonnagen forøget med 7200 Tons, og Sejlskibsflaaden er mindsket med 8 Fartøjer og 2400 Tons.

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN

Torsdag den 23. Juni 1927 afholdt *Pensionsforsikringsanstalten* Generalforsamling og Repræsentantskabsmøde.

Af Beretningen fremgik det, at det nu var 10 Aar siden, de ledende Arbejdsgiver- og Funktionærorganisationer skred til Oprettelsen af Anstalten, og alt i alt maatte det siges, at Anstalten gennem denne Periode havde udviklet sig paa tilfredsstillende Maade. Det var stadig lykkedes at udvide dens Omraade, og selv i de daarligste Aar havde det været muligt at fortsætte den Konsolideringspolitik, som Anstaltens Ledelse fra første Færd var slaaet ind paa.

Ogsaa Regnskabsaaret 1926 var til Trods for de mindre gode Tider forløbet tilfredsstillende. Interessen for Pensionsagen havde været stigende, og hos en Række Firmaer, som havde egne Pensionskasser, havde man sporet en tydelig Tendens til at forlade disse Ordninger for at gaa over til Pensionsforsikringssystemet.

Der var i 1926 tegnet ialt 1036 Forsikringer til en samlet aarlig Alderspension af Kr. 701.486.—, hvortil er knyttet Invalidenter til et lignende Beløb, og Enkepensioner til et aarligt Maksimumbeløb af Kr. 258.990.— foruden Børnerenter. Desuden tegnedes i Aarets Løb 165 Livrenter til et aarligt Rentebeløb af Kr. 107.321.—.

Den løbende Aarspræmie for de pr. 31./12. 1926 ikraftværende Forsikringer udgjorde herefter Kr. 2.647.402.—. Denne Forsikringsbestand repræsenterer Alders- og Invalidpensioner til et samlet aarligt Rentebeløb af Kr. 9.113.143.—, hvortil er knyttet Enkepensioner til et aarligt Rentebeløb af Kr. 2.571.000.— foruden Børnerenter.

Aarets Præmieindtægt inklusive Indskud udgjorde Kr. 2.739.662.—.

Aaret havde stillet sig betydeligt gunstigere end det foregaaende Aar med Hensyn til anmeldte Dødsfald og Invaliditetstilfælde. Der var ialt anmeldt 14 Invaliditetstilfælde og 17 Dødsfald, som havde medført Udbetaling af Pensioner, og Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde herefter ved Aarets Udgang Kr. 202.997.—.

Anstalten har i 1926 ligesom i de foregaaende Aar arbejdet med meget smaa Anskaffelsesomkostninger, der er blevet afholdt af Driften. Uagtet den i det forløbne Aar har haft en Del ekstraordinære Udgifter, bl. a. til Flytning, er det dog lykkedes at nedbringe Driftsudgifterne.

Efter at de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlæggelser har fundet Sted, og der paa Inventar er afskrevet et passende Beløb, slutter Regnskabet, inklusive Overførslen fra forrige Aar, med et Driftoverskud paa Kr. 548.599.12, der anvendes som følger:

Til Bonusfonden henlægges Kr. 450.000.—, hvorefter der ialt til denne Fond er henlagt Kr. 775.000.—. Som Udbytte til Aktionærerne udbetales 50.000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning, Anstaltens Vedtægter tillader), og Restoverskudet, Kr. 48.599.12, overføres i ny Regning.

Til Sikkerhedsfonden, hvortil der i Forvejen var henlagt Kr. 756.000.—, henlægges intet udover en Overførsel fra Præmiereserven paa Kr. 359.177.—, som er en Følge af den nedenfor omtalte Ændring i Beregningsgrundlaget. Sikkerhedsfonden er herved naaet op paa Kr. 1.115.177.— og overstiger nu den i Livsforsikringsloven nævnte øvre Grænse.

DANSKE LLOYD

Det nylig offentliggjorte Regnskab for *Danske Lloyd's* 27. Driftsaar udviser, at Selskabets samlede Præmieindtægt i 1926 har andraget Kr. 8.797.963,86.

I *Søforsikring* har Bruttoopræmien andraget Kr. 4.606.508 81 Øre og Præmieindtægten for egen Regning Kr. 1.956.847 59 Øre. I Skader er for egen Regning betalt Kr. 1.497.994,51, medens der som Præmie- og Skadesreserver er afsat Kr. 1.674.862,00. Præmieindtægten for Selskabets danske Forretning har været nedadgaaende som en naturlig Følge af Stilstanden i Forretningsverdenen, men Skadesforløbet har været godt. Den udenlandske Forretning ligger stadig ret daarligt.

I *Brandforsikring* har Selskabet haft en Bruttoopræmieindtægt paa Kr. 2.904.776,83 og i Ulykkes-, Ansvars- og Automobilforsikring m. m. Kr. 1.286.678,22. Præmieindtægten for egen Regning har andraget henholdsvis Kr. 1.852.356,99 og Kr. 1.052.979,09 og de betalte Skader for egen Regning henholdsvis Kr. 1.359.540,58 og Kr. 500.876,98. Som Præmie- og Skadesreserver er hensat Kr. 890.221,00 for Brandforsikring og Kr. 630.023,00 for Ulykkes-, Ansvars- og Automobilforsikring m. m. I Selskabets Porte-

Ændringer i Beregningsgrundlaget

Det omtaltes endvidere under Beretningen, at Anstalten i Aarets Løb havde opnaaet Ministeriets Tilladelse til at ændre Beregningsgrundlaget for de mest betydende Forsikringsarter, nemlig Familiepensionsforsikringer og Overlevelsesrenter, saaledes at Anstalten for de samme Indbetalinger fremtidig kunde give Pensioner, der er ca. 10 pCt. højere end efter de hidtil gældende Regler. Endvidere havde man opnaaet Ministeriets Tilladelse til, at det ændrede Beregningsgrundlag fra 1./1. 1927 ogsaa kom til at gælde for den gamle Forsikringsbestand.

I Tilknytning til Tariffrevisionen havde Anstaltens Ledelse i Aarets Løb gennemført en Revision af Forsikringsbetingelserne, som ogsaa var sanktioneret af Ministeriet.

Diskussion

Under den paafølgende Diskussion udtalte Direktør H. W. Pade en Kritik af nogle af Bestemmelserne i de ny Forsikringsbetingelser. Direktør Aage Jensen gjorde i den Anledning Rede for Grundene til, at man havde indsat disse Bestemmelser, som i Virkeligheden maatte siges at være i alle forsikredes Interesse, og støttedes i sine Betragtninger af Maskinmester K. A. Rasmussen, Revisor Ad. B. Hanen og Direktør Chr. H. Olesen. Sidstnævnte udtalte, at der blandt de 150 Funktionærer, han repræsenterede, herskede absolut Tilfredshed med de ny Forsikringsbetingelser.

Kaptajn H. P. Hagelberg takkede Dansk Dampskibsrederiforening for den udmærkede Støtte, Skibsførerne havde faaet fra Foreningens Side under Bestræbelserne for at faa Pensionsforholdene ordnet. Samtidig vilde Kaptajn Hagelberg erindre om, at han ifjor havde bragt Spørgsmaalet om en Ændring af Invaliditetsbedømmelsen for Skibsførere — navnlig med Henblik paa Øjenlidelser — frem for Repræsentantskabet, og vilde nu spørge, om der i den Anledning var foretaget noget fra Direktions Side.

Direktør Jensen oplyste, at man havde drøftet Spørgsmaalet, men beklagede, at man fremdeles maatte se saaledes paa det, at hvor det drejede sig alene om Farveblindhed — altsaa en ren Faginvaliditet — kunde den forsikredes Erhvervsevne i Almindelighed ikke siges at være nedsat med to Tredjedel, hvorimod der kunde være mangfoldige andre Øjensygdomme, som berettigede den forsikrede til Invalidpension. Man vilde imidlertid undersøge, om man muligvis mod en Tillægspræmie i visse Tilfælde kunde medtage Faginvaliditet under Forsikringen.

Valg

Repræsentantskabet genvalgte Ingeniør Einar Jørgensen som Formand og Overgartner N. Risum som Næsiformand.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Ingeniør Julius Madsen, Grosserer Axel Schmidt og Repræsentant P. Madsen Pedersen genvalgtes, og paa Generalforsamlingen genvalgtes de efter Tur afgaaende Repræsentanter for Aktionærerne, Rejsende F. Weinel, Grosserer Hjalmar Hartmann, Overretssagfører J. Werner og Direktør Chr. H. Olesen.

feuille i begge disse Grupper findes en Række Forretninger, der dels afløber med Kalenderaaret, dels ifølge deres særlige Karakter overhovedet ingen Præmiereserve kræver.

Forløbet af Brandforretningen har i 1926 for adskillige Forretningers Vedkommende været mindre tilfredsstillende, medens Resultatet af Ulykkesbrancherne, bortset fra Automobilforsikringen, gennemgaaende har været godt.

Selskabets direkte danske Forretning i Brand-, Ulykkes-, Ansvars- og Automobilforsikring m. m. har i det forløbne Aar udviklet sig efter Forventning. Omkostningerne ved denne Udvidelse af Selskabets Virksomhed er dog vedvarende betydelige, og dette har ikke kunnet undgaa at give sig Udslag i Aarets forretningsmæssige Resultat.

Regnskabet viser et Overskud af Kr. 143.614,01, hvoraf Kr. 80.000,00 i Henhold til Vedtægterne fordeles til Aktionærerne med 40 Kr. pr. Aktie Litra A. og 20 Kr. pr. Aktie Litra B, svarende til 8 pCt. af det paa Aktierne indbetalte Beløb, medens Kr. 30.000,00 henlægges til Reservefonden, Kr. 4.799,74 tilkrives Dispositionsfonden, og Kr. 5.257,39 overføres til næste Aar. Kurstab pr. ultimo December paa Selskabets Obligationsbeholdning, Kr. 4.799,74, er i Overensstemmelse med Vedtægterne afskrevet paa Dispositionsfonden.

Forandringer indenfor Repræsentantskabet

Ved det ordinære Repræsentantskabsmøde i Maj 1926 fratraadte d'Herrer Direktør *Willie C. K. Hansen*, København og Kutterfører *Chr. Schrøder*, Grenaa, som Medlemmer af Forbundets Repræsentantskab; i deres Sted er indtraadt d'Herrer Direktør *Norman Hansen*, København, og Kutterfører *Chr. Hansen*, Frederikshavn, valgt af henholdsvis »Dansk Dampskibsrederiforening« og »Dansk Fiskeriforening«.

(Fortsat fra 416)

der bliver tilbage paa de forskellige Skibes Konti efter Reservefondets Anvendelse som anført. Det af det ekstraordinære Statstilskud derefter tilbageblivende Beløb fordeles paa Medlemmernes Reservefondskonti i Forhold til de Beløb, hvormed disse har bidraget til Dækning af Underskudet. Herved udlignes den ovennævnte Saldo paa Afdelingens Regnskab.

Reservefondet udgjorde pr. 31. December 1926 Kr. 62.168,37.

SEJLSKIBSERHVERVET

Ved § 1 i Lov af 1. Juli 1927 om Hjælpeforanstaltninger for Sejlskibserhvervet er der af Statslaanfondens Midler stillet et Beløb af 500,000 Kr. til Raadighed til Udlaan til danske Sejlskibsredere mod 1. Prioritets Panteret i det paagældende Rederi tilhørende registreringspligtigt Sejlskib (herunder ogsaa Sejlskib med Hjælpemaskinkraft).

Laanene forrentes med 5 pCt. p. a. og er afdragsfri i 3 Aar, hvorefter de amortiseres med $\frac{1}{10}$ hvert Aar. Laanene kan ikke overstige 60 pCt. af Skibets Værdi i Handel og kan i intet Tilfælde andrage mere end 30,000 Kr. pr. Skib.

Ved Lovens § 4 er der endvidere stillet et Beløb af 450,000 Kr. til Raadighed til Udlaan som Drifts-laan til registreringspligtige danske Sejlskibe.

Disse Laan, der skal tjene til at faa oplagte Sejlskibe i Fart, forrentes med 5 pCt. p. a. og er afdragsfri i det første Aar, men amortiseres derefter i Løbet af 3 Aar med $\frac{1}{3}$ hvert Aar. For Laanene, der ikke kan overstige 10,000 Kr. pr. Skib, kan gives 2. Prioritets Panteret, men dog indenfor 75 pCt. af Skibets Værd i Handel og Vandel.

Loven kommer ikke til Anvendelse paa Fiskefartøjer, hvorved forstaaes Fartøjer, der er forsynede med lovligt Fiskeri-Certifikat.

Ansøgninger skrives paa særlige Skemaer, der faas ved Henvendelse til Ministeriet for Industri, Handel og Søfart eller til Dansk Sejlskibsrederiforening eller Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og indsendes til Ministeriet (Slotsholmsgade 10 o. G.), København K.). Ansøgningerne skal stemples med 1 Krone.

Under 22. f. M. har Ministeriet for Industri, Handel og Søfart nedsat et Udvalg paa 4 Medlemmer med den Opgave at foretage de i Lov af 1. Juli 1927 om Hjælpeforanstaltninger for Sejlskibserhvervet ommeldte Vurderinger af Skibe, i hvilke der søges Laan i Henhold til nævnte Lov, samt at gøre Indstilling til Ministeriet om Laanenes Ydelse.

Udvalget bestaar af: Fuldmægtig Ernst Greve Moltke, Formand, fhv. Skibsinspektør C. Christiansen, Svendborg, Landsretssagfører A. L. H. Elmquist, Svendborg, og Skibsreder Severin Andreasen, Svendborg.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, d. 5. Juli 1927.

Fragtmarkedet har ikke mange Lyspunkter at opvise lige for Tiden. Den ene Uge gaar efter den anden uden nævneværdige Forandringer, og saasomt der er Tegn til Opgang i ét Marked, formindskes Efterspørgsel i andre Markeder. Prompt Tonnage i La Plata og Montreal har ikke mange Chancer for at faa en anstændig Rate, og gennemgaaende er det status quo over hele Linien. Det skulde dog synes unødvendigt at se altfor sort paa Fragtmarkedets Udvikling, og det forekommer forhastet at slutte allerede nu til 15 c. fra Montreal til A/R for Oktober Lastning. Disse Rater var jo oppe i 16/18 cents i Maj/Juni Maaned, og Efteraarsmaanederne har altid været de bedste, og betinger ogsaa en extra Fragt. Exporten fra La Plata i Juni tangerer Rekorden, men La Plata har endnu enorme Kvantiteter, som skal udskibes, og selv om den disponible Tonnage for Juli/August forekommer rigelig, er det ikke givet, at den slaar til. I den seneste Tid er der sluttet adskillig Tonnage sydover med Kul; kvantitativt dog ikke saa meget som vanligt. Raterne er uforholdsmæssigt daarlige i Betragtning af det hjemgaaende Markeds lave Standard, saa nogen Fortjeneste paa Rundreisen til de nuværende Fragter synes udelukket. En 5500 Tonner har netop akcepteret 13/- ud til B.A. kombineret med 20/6d. til U.K. Cont./Gibraltar/Hamburg, 1/- mindre hvis A/R.-Nordsøen lader til at rette sig. En Fremgang i disse Markeder skal være kærkommen, og kan maaske indvirke en Del paa Middelhavet, og europæisk Fart i det hele taget.

TRÆLASTMARKEDET

er fast, med god Efterspørgsel i alle Retninger, og yderligere Stigning i Raterne er meget sandsynlig. Forskellige Propsbefragtere anmoder nu selv om Tilbud paa Lumpsum Basis; det kan gøres nødigt, da Indtagendet ofte har været overmaade sløjt; en Differencen paa 75/125 Favne for Baade, som laster 950/1000 Fv. er ingen Sjældenhed, og heller ikke er det ualmindeligt, at de samme Baade faar et normalt Indtagende, naar der betales Lumpsum Fragt. Hvorledes det gaar til er en Gaade, og det burde være indlysende for alle Parter, at Lumpsum for props er og bliver det eneste retfærdige. Danzig/Østkyst England betaler nu 41/- 42/- for DBB og 51/- 52/- til Manchester; med andre Ord en Forbedring paa et Par Shillings, og alle Trælaster noteres 1 à 2 Shilling

højere end for 2—3 Uger siden. Pulpwood Syd-Finland/Calais-Rouen er værd henholdsvis 38/6d. 39/6d., Pulpwood Syd-Finland/ Rotterdam ca. Hfl. 23/25, beroende paa Størrelse, Laste/Lossekvantum og Lossepris, og forøvrigt noteres:

1000 Fv. Jacobstad & Gl. Karlaby/Grangemouth 43/6d., 500 Fv. Nyhamn/Boness 45/-, 1100 Std. Kotka/Sharpness 49/- 50/-, 750 Std. Kotka/Ghent 43/-, 600 Stds. Raumo el. Trångsund/Antwerpen 42/6d. 43/-, 600 Std. Sörnäs/Amsterdam Hfl. 26½, 1000 Std. S. Finland/London 44/- 44/6d.

Slutninger: 8/1200 Fv. Baade Uleåborg/Rotterdam Hfl. 25¼, 25½, 800 Fv. S. Finland/W. Hartlepool 44/-, 750 Std. Kotka/Dunkirk 42/-, 800 Std. Jacobstad/Grimsby 43/6d., 1000 Std. 2 Wiborg/Hull 43/6d., 530 Std. Kotka/Garston 55/-.

Hvidehavet har taget: 950 Std. Archangel/London 62/6d., 1250 Fv. Archangel/Garston 66/9d., 830 Std. Kovda/Cardiff 65/-, 900 Fv. Onega/Aberdeen 61/-, 1000 Fv. Archangel/Aberdeen 58/-.

Canada er maaske en Kende svagere.

KUL, KOKS etc.

Der er gjort en Del mere til danske Havne, og Raterne er fastere. For 2600 Tonner, Forth/Vejle kan faas 5/4½, 5/6d., 500 Losning; Wear/Lindholm Pier 5/3, 5/4½, 2750 Tonner. En stor Baad, 4200 T., har akcepteret 4/9d. til Aalborg, 1000 Losning. Tyne/Vejle byder 5/3 for 3200 Tonner, 600 Losning. Forth/Stege 6/800 Tonner faar 9/- 9/6d., Hull/Malmø 8/-, 750 T.; Tyne/Køningsberg 5/3, 700 Losning. Til finske Havne er 5/- for 25/3000 Tonnere endnu Maximum med 5/6d. 6- for mindre Baade. Danzig/Danmark ca. 6/6, London/København 12/1600 Koks 7/6, Garston/Korsør 8/6d. Coasting og Bay er uforandret for de store Baade, men lidt fastere for 15/2000 Tonnere.

MIDDELHAVET

Det vil uden Tvivl hjælpe lidt, at Frankrig har givet license for et større Kvantum Kul. Foreløbig noteres dog kun 8/6d. 9/- til Genoa range, 10/9d. Alexandria, 9/9, 10/6 Pt. Said. Tyne/Sicilien indikerer 12/6, 13/- for 15/2300 Tonnere; 15/6d. Valencia og 16/- Barcelona. Wales/Øerne 9/- 9/6d., Azores 10/-, Dakar 8/- (8500 Tonner). — Hjemgaaende Laster fra Middelhavet er miserable. Frugt fra 3 spanske Havne/U.K. 22/6d. pr. 100 cbf.; Oliekager Marseille/4 danske/svenske Havne, 17/-, 1200 Tonner o. s. v. —

(Fragtmarkedet fortsat.)

Korn fra Donau til kontinentale Havne sluttes mest i Parcels til recordlave Rater. Træ Donau/Kontinentet noterer £9: 10:0 pr. wagon, U.K. £14, Nord Frankrig £10:10; Alexandria/U.K. 10/- 60 cbf.; Donau/tre danske Havne indikerer 18/6 19/6d. med 15/- til Kontinentet.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Daglig kommer nye Kainitlaster paa Markedet for Afskibning fra Elben/Weser-Antwerpen til Nord/Syd Staterne og Gulfen, men da Liniebaadene tager parcels til ca. \$3 Elben/Weser, og 10/6 12/- Antwerpen, er det vanskeligt at faa mere for Tramps. Kul, Wales/Montreal 6/6, 7/6d. efter Størrelse, Cement Antwerpen/3—4 Puerto Rico 11/- 12/-, Cement Rørdal/Cuba ca. \$3.50. —

Montreal er et slapt Marked for Øjeblikket; 9 cents er akcepteret, men forhaabentlig ser vi ikke en saadan Rate mere. For ult. Juli indikeres 10/11 til A/R, Sep./Oktober 15 c., og 17/18 c. Danmark. Juli. Nord-Staterne har heller ikke stort Brug for Tonnage, medens Cuba ser ud til at udvikles, og et større Parti er solgt til U.K. De seneste Afslutninger varierer fra 17/6 til 19/- 1/2 Lossehavne for 6/7500 Tonner; 21/6 3500 Tonner, San Domingo/U.K. Cont.; Cuba/San Domingo/Japan &/el. Shanghai indikerer \$7/8. — Gulfen har en ret stor Variation af Laster til forskellige Destinationer, og noterer bl. a.: Bomuld Murmansk 10½ c., Bomuld Japan 12 c.; Asfalt/Svovl/Fosfat og Lumber kan sluttes til nogenlunde uforandrede Rater. Korn Gulfen/U.K. ca. 15/15½ cents, Gulfen/fire danske &/eller svenske ca. 24 cents, 4000 Tonner. Nord-Pacific har taget 3—4 Baade pr. Aug./Sept./Novb. til 32/6d.

SYD-AMERIKA

De udgaaende Kulrater kan ikke komme op, og det hjemgaaende Marked er ret trøstesløst for Juli/August. Wales/Glasgow/lower ports sluttes å 13/- 13/9d., Wales/Rio 12/3 12/6d. og Rotterdam/Rosario indikerer 13/6. Fredag den 1/7 sluttedes 5200 T. B. Aires/U.K. 19/- B/H 18/6d. og 7000 T. Rosario/Belfast 19/- p.p. Kontinentet 18/6, Juli Annullering og Dagen før: 7500 T., San Lorenzo/A-R., 20/-, Aug., 4700 t. San Lorenzo/U.K. B.H., 20/-; A/R 19/6d. spot; 6600 B. Blanca/A.-H. 19/- Juli; 5000 T. B. Aires og Montevideo. Odessa, Huder og Quebracho 32/- pr. Ton f.i.o. Lørdag den 2. Juli sluttedes til 20/- Juli, 20/6 Aug./Sept. og 22/6 Basis en Lossehavn Skandinavien, tidlig Juli Lastning,

ØSTEN

Sydney N.S.W./Middelhavet/U.K. Cont. Aug. har faaet parcel til 37/6, Ert's Port Pirie/W.C.U.K. 40/-,

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Motor-Tankbaad søsat**

Den første af de paa danske Værfter for dansk Regning bestilte Motor-Tankbaad blev Onsdag den 22. Juni søsat fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen. Skibet, der er Værftets Byggenummer 348, er bygget til Dampskibs-Aktieselskabet »Myren«, København, til *British Lloyds* højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende; 470' 0" × 64'—0" × 35'—0" og Bæreevnen er 12,665 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 3,800 I.H.K.

7000 og 6500 Tonner, Juli/Aug., Burmah/Hamburg 27/6d., Aug.; Bombay/Karachi-U.K. Cont. 21/- d.w. 8500 Tonner) Juli.

TIME-CHARTER

I transatlantisk Fart er betalt:

\$ 2.25 for 3500 T. Lev. North Hatteras, \$ 1.70 for 7000 T. Lev. Progreso, \$ 1,50 for 5500 T. Lev. Hampton Roads, 4/- for 8600 T. Lev./Tilbagelev. U.K., 6 Mdr.

For 8/10,000 T. over Resten af Aaret, europæisk Fart indikeres 4/-.

3500 T. 2/3 Mdr. Baltic Trade 6/-, 2500 T. 2 Mdr. Baltic Trade 6/6d.

THE BALTIC & INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

The Baltic & International Maritime Conference's Forretningsudvalg og Staaende Udvalg afholdt nylig Møde i København, det første efter Aarsmødet i Paris, og til Stede var Medlemmer fra England, Tyskland, Holland, Danmark, Norge og Sverige.

Udvalgene behandlede forskellige Spørgsmaal, der var blevet diskuteret paa Aarsmødet og planlagde Programmet for Konferencens Arbejde i den nærmeste Fremtid.

Skibsreder R. A. Robbert, der trækker sig tilbage som Formand for de to Udvalg efter at have beklædt disse Poster i seks Aar, var Æresgæst ved en Middag, der blev afholdt paa Skydebanen efter Mødet.

Conferencens Bestyrelse overrakte ham her en smuk Mindegave i Form af et pragtfuldt Cigaretui af Guld og med Inskription. Konferencens Direktør, Hr. Jacob Olsen, overrakte paa egne og Underdirektør Larsens og Kontorchef Rosenkrantz' Vegne Hædersgæsten en Fyldepen af drevet Guld i Erindring om dagligt Samarbejde i disse Aar.

Det var Mening, at Konferencens Formand, den skotske Skibsreder Mr. John Denholm, skulde have præsideret ved denne Middag. Mr. Denholm er beklageligvis blevet syg, og de mange Festligheder arrangeret til Ære for ham — bl. a. en stor Frokost hos Nimb — er blevet afløst.

I Hr. Robberts Sted valgtes Hr. Otto Hilleström, Göteborg, til Formand for Forretningsudvalget og Hr. Willy C. K. Hansen, København, til Formand for det staaende Udvalg.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for Rederiet og Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet: »Christian«.

— — —

Der er for Tiden over 100 Tankskibe under Bygning, og Hovedparten af disse er chartret 10 Aar frem i Tiden. Derudover er der kontraheret en Mængde, og der skal allerede nu handles om Nybygningskontrakterne, ligesom ogsaa de tiarige Charterparties er i Markedet.

POSITIONSLISTE PR. 4. JULI 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. London 22.6.
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen ank. Archangel 1.7.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Singapore 4.7.

s.s. Aladdin, Nielsen pass. Hoburg 4.7. p. R. t. London.
s.s. Alfred Hage afg. Tangø 28.6.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Valencia 4.7.
s.s. Amalienborg, Sørensen, ank. Santa Fé 23.6.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, ank. Steitin 3.7.
s.s. Argentina, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 30.6.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Newport Mon 2.7. til Buenos Aires.

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Helsingør 5.7. til Kbhvn.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Nørresundby 5.7.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Aalborg 4.7. til Helsingør.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. New York 27.6.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Wiborg 1.7.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Bombay 28.6. til Batu Patrat.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Las Palmas 17.6. p. R. t. Fremantle.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Leith 27.6. til Ivigtut.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn. Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Bhanurangsi*, Halling, ank. Bangkok 3.7.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kielerkanal 3.7. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Kbhvn. 1.7. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Amble 2.7. til Halmstad.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Perth, W. A. 30.6. til Geelong.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Halifax N. S. 30.6.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blyth 3.7.
 s.s. *Botnia*, Botfelt, ank. Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Bougie 3.7. til Antwerpen.
 s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Bahia 23.6. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Himango 1.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 1.7.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Bougie 24.6. til Leith.
 s.s. *Børglum*, Lund, afg. Nuevitas 28.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Rio 24.6. til Kbhvn.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Saune 28.6.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Las Palmas 25.6.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Kbhvn. 26.6. til Boston.
 s.s. *Cyrit*, Schmidt, afg. Reni 2.7.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borck Clausen, ank. Oslebshausen 30.6.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. London 2.2. til Danzig.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. London 28.6.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Las Palmas 1.7. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 4.7. til Hongkong.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Colon (Panama) 23.6.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 4.7. til Königsberg.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Grangemouth 20.6.
 s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. London 27.6. til Leningrad.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Tunis 2.7.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Ziguinchar 29.6.
 s.s. *Elia*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Danzig 28.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 4.7. p. R. t. Dieppedal.
 s.s. *Energi*, Christensen, pass. Helsingør 2.7. p. R. t. Piteå.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, ank. Svendborg for Dokning 4.7.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Hull 3.7.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Brahestad 19.6.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Haparanda 2.7.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Bristol 1.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. København 4.7.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 27.6.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hull 2.7.
 s.s. *Feddy*, Matthiessen, afg. Rügenwalde 30.6.
 s.s. *Ficaria* i Dok i Kiel siden 10.6.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Finisterre p. R. t. London.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Norfolk 1.7.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Kbhvn. 30.6.
 s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, afg. Lissabon 30.6.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Port of Spain 27.6.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Frederikshavn 1.7. til Swansea.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, pass. Holtenu 3.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Port Talbot 25.6. til Quebec.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Sharpness 25.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Antwerpen 4.7. til Ghent.
 s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Dover 28.6.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 1.7. til Dunkerque.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Hull 29.6.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Santos 29.6.
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Aabenraa 4.7. til Danzig.
 s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Granton 2.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. Juli 1927.

London	18,17	Madrid	64,30
New York	374,50	Amsterdam	150,15
Berlin	88,75	Stockholm	100,30
Paris	14,80	Oslo	96,90
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,45
Zürich	72,15	Prag	11,12
Rom	20,85	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed - 100 Belgas = 500 Frcs.

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Kbhvn. 3.7. til New York.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, pass. Holtenau 5.7.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Godthaab 30.6.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 29.6.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 28.6.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, pass. Sagres 28.6.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerp 20.6. til Nord Pacific.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 23.6. til Bremen.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Sulina 3.7. p. R. t. Danmark.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Bamble 2.7. til U.S.A.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Rouen 1.7.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Arzew 4.7.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Antilla 29.6.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Dakar 2.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 3.7.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, ank. Fowey 28.6.
 m.s. *Jullandia*, Kragelund, afg. Singapore 1.7. til Bangkok.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Danzig 2.7.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Jacksonville 1.7.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 30.6.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Kbhvn. 1.7.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Albany W. A. 29.6. til Durban.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Korsør 1.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Honfleur 2.7. til Sunderland.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. St. Vincent 25.6.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Liverpool 2.7.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Colombo 30.6. til Suez.
 s.s. *Lars Kruse*, pass. Gibraltar 24.6.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Arkangelsk 30.6.
 s.s. *Lilleborg*, DamLarsen, pass. Lødingen 2.7.

s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Leningrad 1.7.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 3.7. p. R. t. Newcastle.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Sunderland 3.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Mag nus*, Nielsen, afg. Vejle 4.7. til Kbhvn.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Yokohama 30.6. til Dalny.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Kotka 28.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kotka 23.6.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kings Lynn 25.6.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Esbjerg 4.7. til Nørre Sundby.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Kbhvn. 2.7.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Errishead 2.7. p. R. t. Grange-mouth.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. København 4.7. p. R. t. Boness.
 s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Helsingør siden 29.6.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. F. Høffding*, ank. Grangemouth 27.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Frederikshavn 2.7.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Singapore 28.6.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 23.6.
 s.s. *Nidaros*, Ankersen, afg. Grimsby 4.7. til Esbjerg.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Nuevitas 26.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Kolster, pass. Brunsbüttel 4.7. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 8.6.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Montreal 27.6. til Reval.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 21.6.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Bremen 27.6.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Dunkirk 28.6.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire» · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition. Boe.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418. 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

ZEYEN & DE MEYER

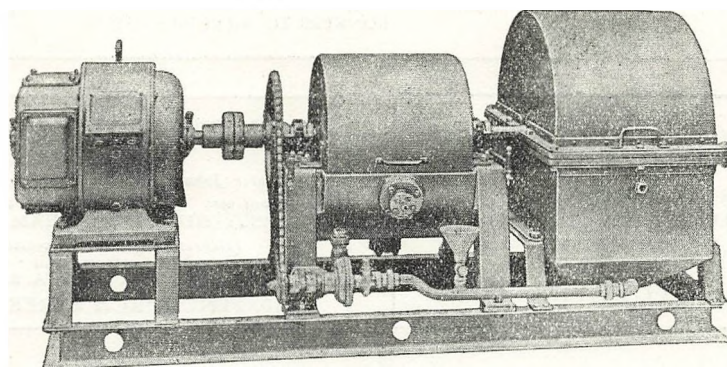
ROTTERDAM (FILIAL I DORDRECHT)

Skibsmæglere ~ Stevedores ~ Befragtere ~ Befragtningsagenter

Stevedoring med moderne Kraner til moderate Priser

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:

Glent & Co., København.

SVERIGE:

Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:

A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Norfolk 27.6. til Montreal.
m.s. *Panama*, Vøring, pass. Dover 3.7. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Parana*, Lund, afg. Birkenhead 21.6. til Florida.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Cardiff 27.6. til Teneriffe.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Rocas 29.6. p. R. t. Fremantle.
s.s. *Phoenix*, Rutebart Esbjerg-Hamborg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Rouen 30.6. til Trångsund.
s.s. *Polonia*, Topp, afg. Cuxhaven 5.7. til Hook of Holland.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rute.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. London 5.7.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Le Havre 27.6.
s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Romø*, Huusum, ank. Uleåborg 25.6.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Igo Royitæ 30.6.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Aarhus 3.7.
s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Nyborg 30.6.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Gdynia 1.7.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Reval 2.7. til Kbhvn.
m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 2.7. p. R. t. Port Said.
m.s. *Siam*, Frandsen, afg. St. Thomas 1.7. til Christobal.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbhvn. 2.7. til Antwerpen.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Hollenau 2.7.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Domsj 4.7.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Yxpila 29.6.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Bathurst 28.6.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Middelfart 4.7.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Danzig 25.6.
s.s. *Slejpner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Stesvig*, Berendsen, ank. London 29.6.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Grimsby 27.6.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 24.6.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Garston 29.6.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Montreal 25.6.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Korsør 4.7. til Danzig.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Ballangen 30.6. til Rotterdam.
s.s. *Svend Pii*, pass. Gibraltar 25.6.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. St. Anns Head 29.6.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Kovda 2.7.
s.s. *Sønderjylland*, Falk, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Kbhvn. 25.6.
s.s. *Taarnborg*, Rasmussen, pass. Skagen 4.7.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 3.7.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Seattle Wash. 27.6. til Yokohama.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Kiel 4.7. til Antwerpen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 5.7. til Kbhvn.
s.s. *Tiber*, Soane, afg. La Pallice 1.7. til Havre.
s.s. *Tjaldur*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 1.7. til Tanger.
m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 23.6. til Christobal.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Danzig 2.7. til Birkenhead.
s.s. *Tyr*, Christensen, afg. London 2.7. til Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.7. til Sørnæs.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 29.6.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 20.6. til Kbhv.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Brake 3.7.

V

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.7. til Sørnæs.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Korsør 4.7. til Danzig.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Cienfuegos 30.6.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gefle 4.7.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Blyth 2.7.
s.s. *Viborg*, Hansen, ank. Memel 30.6.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 3.7. til Danzig.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Pachacamac 4.7.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Aalborg 2.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Gdynia 1.7.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Baltimore 1.7.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 21.6.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Archangel 26.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31)

Telegrams: "SUTCLIFFE"

PILLIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Codes: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnebren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palm 3930 & 3902

Nattefoner: Palm 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. 1/2

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

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.

J. ANDERSEN & CO.

CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompasbatter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN
KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 7565 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORAARSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVN
REFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: **85, GRACEHURCH STREET,**
»LAMBERT STOCK,
LONDON« **LONDON, E.C.3.**

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs } Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	} Lambrose, Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} Lamberte
Meithil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} Lambrose Grimbsy
Immingham, Dock Offices.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksmættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter
VALENCIA (COLON 64)
Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDOKER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredere Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: KNUDSEN



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHOFT 9 · TELGR.-ADR.: „ALFMUNT“

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: „ASSOCIATION“

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	do.	„Mittler“
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	do.	„Mannola“
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	do.	„Karelia“
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	do.	„Sohn“
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	do.	„Mittler“
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	do.	„Sandholms“
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	do.	„Blombergs“
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	do.	„Edvbjörklund“
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	do.	„Association“
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	do.	„Stevedore“
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	do.	„Edvbjörklund“
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	do.	„Edvbjörklund“
Ekenäs	A.B. Hängö Stevedoring O.Y.	do.	„Edvbjörklund“
Hängö	A.B. Hängö Stevedoring O.Y.	do.	„Edvbjörklund“
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	do.	„Newstevedoring“
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	do.	„Export“
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	do.	„Wass“
Räfsö & Mäntyluohto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	do.	„Wahlbroos“
Kristinestad	Lindqvist & Co.	do.	„Lindqvist“
Kaskö	Lindqvist & Co.	do.	„Lindqvist“
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	do.	„Stevedore“
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	do.	„Merivälitys“
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company.	do.	„Wilkmán“
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	do.	„Association“
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	do.	„Prompt“
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	do.	„Stowing“
Müllersvik & Himango	Stuvarbolaget	do.	„Prompt“
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	do.	„Stowing“
Brahestad	The Association Stevedores.	do.	„Despatch“
do.	F. Thompson	do.	„Thompson“
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarbolaget	do.	„Prompt“
Kemi	S. R. Bygglin.	do.	„Bygglin“
do.	Stuvarbolaget	do.	„Prompt“
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	do.	„Stevedoring“

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 29

FREDAG 15. JULI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

AARHUS HAVN IGEN

Det er glædeligt at erfare, at der nu synes at være nogen Udsigt til, at Trafikministeren vil stille sig mere velvilligt end hidtil overfor de Ønsker om en Nedsættelse af Havneafgifterne, som Aarhus Havn gentagne Gange har fremført.

Et Udvalg fra Aarhus har for nylig haft Foretræde hos Trafikminister Stensballe, og under de ved den Lejlighed førte Forhandlinger erklærede Ministeren først, efter hvad Borgmester Jakob Jensen, der var Ordfører for Udvalget, har udtalt, at der ikke kunde være Tale om at røre ved Taksterne midt i en Periode, ligesom man ogsaa maatte passe paa ikke at gøre Nabohavnene til Aarhus Skade. Under de fortsatte Forhandlinger hævdede Borgmesteren overfor Ministeren, at Aarhus ikke forlangte en generel Nedsættelse af Taksterne, men kun en Nedsættelse for enkelte Posters Vedkommende, og samtidig fremhævede Borgmesteren, at de ensartede Takster, der altid taltes om, intet havde paa sig, da der var Varer, for hvilke Afgiften i de forskellige Havne kunde svinge fra 40 Øre til en Krone.

Ministeren erklærede sluttelig, at han vilde være villig til at forhandle om en procentvis Nedsættelse af alle Vareafgifter.

UDVIDELSEN AF RØNNE HAVN

Ved Rønne Byraads sidste Møde gav Borgmesteren ifølge de lokale Blade en Oversigt over Forløbet af og Omkostningerne ved den store Havneudvidelse, der har staaet paa siden 1920. Den samlede Udgift har andraget godt 3,4 Mill. Kr. Pengene hertil er fremkommet dels gennem Driftsoverskudet i disse Aar, der andrager ca. 1,6 Mill. Kr., dels gennem optagne Laan til ialt ca. 1,8 Mill. Kr.

Arbejdet er blevet langt dyrere, end man oprindelig havde tænkt sig, og dette vil naturligvis mærkes en Aarrække, men, udtalte Borgmesteren, det maa ikke glemmes, at disse store Arbejder i en vanskelig Tid har været Byen til megen Hjælp, baade for saa vidt angaar dens Arbejdere som for dens Forretningsliv. Men unægteligt har Havnen jo paadraget sig en stor Gæld. 1. April i Aar var Gælden 2,265,018 Kr. For disse Penge har Byen dog faaet en Havn, der giver alle Betingelser for en større Sejlads.

Vi har før berørt Spørgsmaalet om det forsvarlige i de store Udvidelser af vore Provinshavne, der har fundet Sted.

Borgmesteren indrømmede aabent, at Havnen ved disse Arbejder har sat sig i en meget betydelig Gæld, og at Følgerne heraf vil mærkes i en Aarrække, og det Spørgsmaal melder sig da naturligt: Var denne store Udvidelse nødvendig? Og er der nogen Udsigt til, at den vil være til saa stor Fordel for Byen og dens Borgere, at den derigennem bliver i hvert Fald delvis berettiget?

Vi ved det ikke, men vi er ganske klare over, at Udvidelser af den Art er en af de væsentligste Grunde til at en Del af vore Provinshavne, i første Række de,

der har forbygget sig, med Hænder og Fødder modsætter sig, at de alt for høje Havneafgifter nedsættes.

Det er jo nemlig ikke nok, at der gennem en saadan Udvidelse skabes Betingelser for en større Sejlads, som Borgmesteren udtaler. Er der Mulighed for en saadan større Sejlads? Eller med andre Ord, var ikke de berettigede Krav, Øens Befolkning kan stille til Havnen, opfyldte, inden Udvidelsen fandt Sted, og er der nogen som helst Mulighed for, at Trafikken paa Rønne vil stige som Følge af Udvidelsen?

DET SEJRENDE MOTORSKIB

Lige siden »Selandia«, det første oceangaaende Motorskib i Verden, løb ind i Themsen, har Lloyds Skibsbygnings-Beretninger Kvartal efter Kvartal kunnet bringe Meddelelse om Motorskibets stadig voksende Popularitet. Enhver har kunnet se, at den Dag vilde komme, da Tonnagen af Motorskibe under Bygning vilde overstige den under Bygning værende Dampskibs-Tonnage, medmindre en eller anden ny Opfindelse skulde tilvejebringe visse Fordele for Dampskibet, saaledes at dette fik Overtaget.

Dette er imidlertid hidtil ikke sket, og det Tidspunkt er nu kommet, da Tonnagen af de under Bygning værende Motorskibe overstiger Dampskibs-Tonnagen. Lloyds Skibsbygningsberetning, der lige er offentliggjort, viser, at Tonnagen af de Skibe i hele Verden, der i Øjeblikket er under Bygning, og som skal udstyres med Motor, andrager 1,459,595 Tons, medens Tonnagen af Dampskibe under Bygning andrager 1,366,809 Tons. Motorskibs-Tonnagen er saaledes for første Gang større end Dampskibs-Tonnagen, hvilket viser den stadig fortsatte Udvikling, der finder Sted med Hensyn til Antagelsen af dette Fremdrivningssystem.

Den Tonnage af Motorskibe, der i Øjeblikket er under Bygning i Storbritannien og Irland, andrager 627,700 Tons, hvilket er 82,8 pCt. af den Dampskibs-Tonnage, der er under Bygning der.

I Danmark, Danzig, Frankrig, Holland, Italien og Sverige overstiger den under Bygning værende Motorskibs-Tonnage langt Dampskibs-Tonnagen, idet der i de nævnte Lande bygges ialt 561,135 Tons Motorskibe og 152,055 Tons Dampskibe.

Der er i Øjeblikket under Bygning 84 Motorskibe paa mellem 6 og 10,000 Tons hver, 17 paa mellem 10 og 15,000 Tons, 9 fra 15 til 24,000 Tons og et Motorskib paa ca. 33,000 Tons.

MERE STATSSTØTTE TIL SPANIENS SKIBSFART

Den spanske Regering har nylig haft Spørgsmaalet om en Reorganisation af Landets transatlantiske Skibsfart til Behandling. Efter hvad der meddeles, var Regeringens Medlemmer enige om Nødvendigheden af at ændre Formen for den Støtte, Staten hidtil har ydet La Compañia Transatlantica de Vapores for at sætte Selskabet i Stand til at bygge store

Skibe, der vil kunne optage Konkurrencen med de andre transatlantiske Selskabers Baade.

Regeringen er af den Mening, at Spørgsmaalet maa løses snarest muligt og er villig til at støtte en Nybygningsvirksomhed for Selskabets Regning, forudsat at Skibene bygges paa spanske Værfter.

De nye Skibe skal have en Tonnage af 10,000 Tons til 25,000 Tons, og det er blevet paalagt Finansministeren hurtigst muligt at forelægge Ministerraadet et Overslag over de med Bygningen forbundne Udgifter.

Som bekendt tilstod den spanske Regering i 1925 det ovennævnte Selskab en aarlig Subvention af 28,3 Millioner Pesetas i 26 Aar til Udvidelse af Selskabets Ruter og kort efter yderligere en aarlig Subvention af 18 Millioner Pesetas, hvoraf 10 Millioner skulde anvendes til Støtte for spansk Skibsfart i det hele taget og 8 Millioner til Fremme af Skibsbygningen. Denne Subvention skulde gælde for en Periode af 10 Aar. Dekretet, hvorved den sattes i Kraft, indeholdt ligeledes Bestemmelser om Støtte til spansk Skibsfart og Skibsbygning under Form af Præmier varierende fra 118 til 407 Pesetas pr. Ton for hvert Skib bygget i Spanien paa 100 Tons eller derover samt Præmier i Forhold til de transporterede Varemængder og den tilbagelagte Afstand etc.

Som man ser, er det altsaa en meget væsentlig Støtte, spansk Skibsfart og Skibsbygning nyder, og denne forøges yderligere ved de Bestemmelser, der fra Tid til anden er indført med Hensyn til forskellige Afgifter i spanske Havne.

LODSLØNNINGERNE

Som bekendt har de danske Lodser i lang Tid arbejdet paa en Forbedring af Kaarene for de mindre Lodserier, hvor Indtægten er saa lille, at Lodserne ikke kan leve deraf, men maa have et andet Erhverv ved Siden af for at kunne eksistere, og dette kan selvfølgelig frembyde store Vanskeligheder. Efter langvarige Drøftelser er man derfor indenfor Lodserforeningen enedes om at kræve en Mindsteløn og har indsendt et Andragende herom til Regering og Rigsdag.

Regeringen har dog, efter hvad der meddeles, erklæret, at der foreløbig ikke kan være Tale om nogen Ændring af Lønforholdene, da dette vilde kræve en Omlægning af Systemet og dermed en Lovændring.

SUNDHEDSEFTERSYN I FRANSKE HAVNE

Under 11. Juni er der af den franske Republiks Præsident udstedt et Dekret, hvorefter det tillades, at Sundhedseftersynet paa Skibe, der anløber franske Havne, kan erstattes med en Radio-Meddelelse fra den paagældende Skibslæge til Havnens Sundheds-Autoriteter, saafremt de paagældende Skibe er udstyrede med de fornødne Sanitets-Installationer som Infirmeri, Isolations-Lokaler, Desinfektions-Ovn o. l., og saafremt der om Bord findes en Skibslæge, der af Sundhedsmyndighederne er bleven autoriseret til at give saadanne Radio-Meddelelser.

DOM I EN SAG OM LIGGEDAGE

Ved de svenske Domstole har der nylig været behandlet en Sag mellem Dampskibsselskabet »Dana« i København og S. Køhler, Stockholm. Rederiets Damper »Daneborg« var fragtet for en Ladning Props fra Finland til Hull, hvortil Skibet ankom den 15. September, men paa Grund af manglende Kajplads og Strejke først blev udlosset den 8. Oktober. Rederiet krævede derefter Overliggetid for 13 Dage og 11 Timer.

Raadhusretten i Stockholm gav Befragteren Medhold, men ved Appellen til Hovretten fik »Dana« tilkendt Overliggedagspenge for 12 Dage og 10 Timer 20 Minutter, ialt 2486 Lstr. 2 sh 3 d., hvilken Dom den svenske Højesteret nu har stadfæstet.

D Ø D S F A L D

En af D. F. D. S.s kendte Førere, Kaptajn *Lars Holst*, er død om Bord i Motorskibet »Oregon«, medens Skibet laa i Buenos Aires Havn.

Kaptajn Holst var født i Norge og er udgaaet fra en gammel dansk Rederfamilie, der i sin Tid udvandrede til Norge. Sin første Uddannelse fik han i norske, franske og amerikanske Skibe, tog Styrmandseksamen i Norge og sejlede et Aars Tid som Styrmand i norsk Trampfart. I 1894 tog han til Danmark, begyndte forfra som Matros i D. F. D. S.s Skibe, tog dansk Styrmandseksamen og gennemgik derefter Styrmandsgraderne i D. F. D. S., indtil han i en meget ung Alder blev Fører af »Hellig Olav«. Dette Skib førte han indtil 1921, da han overtog Posten som Skibsinspektør.

Stillingen i Land beholdt Kaptajn Holst kun i nogle faa Aar, idet han i 1925 atter gik til Søs og overtog et af Selskabets større Motorskibe »Oregon«, der gaar i fast Fart paa Sydamerika. Under Opholdet derude indhentede Døden den kun 52 Aar gamle Kaptajn. I Telegrammet til Rederiet meldtes intet om Dødsarsagen, men kun, at Døden indtraadte pludseligt.

En anden af Det forenede Dampskibsselskabs kendte og afholdte Skibsførere, Kaptajn *O. V. Sørensen*, er i Lørdags død i sit Hjem i København efter nogle faa Ugers Sygdom, 69 Aar gammel. Kaptajn Sørensen, som — indtil han blev syg — førte Damperen »Rhone«, der gik i Middelhavsfart, var en i Søfartskredse meget anset Mand. For en Snes Aar siden reddede han en Stormnat i Østersøen under særlig farlige Forhold en svensk Skibsbesætning, for hvilken Bedrift han blev belønnet af den svenske Regering. Hans retlinede Karakter og elskværdige Væsen var i lige Grad vurderet af Overordnede og Undergivne.

FULD LADNING

Det er ikke ualmindeligt, at Befragterne forlanger for Lastningen eller under denne at faa nøjagtig Besked om, hvor meget Last et Skib, som er befragtet for en fuld Last, vil kunne tage ind.

Nordisk Skibsrederforening har nylig haft til Behandling en Sag vedrørende Lastning af Kul i Danzig, hvor Skibet var sluttet for en fuld Last paa ca. 2300 Tons, og hvor Rederen i sin Notits om Lasteberedskab tilføjede »2300 Tons à 1016 kg«. Da Skibet var i Stand til at laste noget mere end 2300 Tons, og Rederen forlangte fuld Last, henholdt Befragterne sig til denne Opgivelse i Telegrammet og nægtede at levere mere end nøjagtig 2300 Tons. Foreningen indbragte Sagen for Voldgift i Danzig, men tabte den. Retten henviste til, at disse Kul kom fra Polen, at der var meget lang Transport, og at Befragterne derfor maatte have nøjagtig Besked paa Forhaand om, hvor megen Last Skibet kunde tage. Da de modtog Rederiets Telegram om, at Baaden skulde have 2300 Tons, bestilte de nøjagtig dette Kvantum og havde ikke Anledning til senere at faa det øget. I dette Tilfælde var der ikke i Certepartiet nogen Bestemmelse om, at Rederne paa Forhaand skulde give nøjagtig Opgørelse over det Kvantum, Skibet behøvede, saa det havde ikke været nødvendigt for Rederiet at rekvirere noget bestemt Kvantum. Sagen viser, at det er risikabelt at opgive et bestemt Kvantum uden Reservation.

DEN NORSKE SKIBSBYGNINGSINDUSTRIS VANSKELIGHEDER

De Vanskeligheder, hvormed den norske Skibsbygningsindustri har at kæmpe og Spørgsmaalet om, hvad der kan gøres for at bedre Forholdene for den, har i lange Tider været Genstand for ivrige Drøftelser, og den Kendsgerning, at Norge med sin store Handelsflaade lader saa at sige alle sine Skibe bygge i Udlandet, medens de norske Beddinger staar tomme, kan jo ikke undgaa at vække Opmærksomhed.

Miseren skyldes sikkert flere Aarsager. Fra Arbejdsgivernes Side hævdes det, at de høje Arbejdslønninger i Norge i Sammenligning med, hvad der betales andre Steder, gør det umuligt for de norske Værfter at konkurrere med de udenlandske, ligesom ogsaa det laengsomme Arbejdstempo spiller en stor Rolle. Endvidere hævdes det, at Statens Toldpolitik lægger Hindringer i Vejen for de norske Værfter. Forholdet er nemlig det, at færdige Skibe, der indføres fra Udlandet, er toldfri, medens de norske Værfter maa betale Told for de Materialer, de indfører. Ganske vist skal Staten tilbagebetale den Told, som er betalt for Materialer, der anvendes til Nybygninger, og Staten har ogsaa tilbagebetalt efter en vis Procentsats, men Værfterne har i lange Tider hævdet, at denne Procentsats var for lille.

Fra den anden Side hævdes det, at hverken Arbejdslønnen eller Arbejdstempoet er Skyld i, at de norske Værfters Stilling er saa vanskelig, men at dette langt snarere skyldes, at Værfterne er umoderne, at de ikke kan bygge Skibe af den Størrelse, der nu kræves, og at Ledelsen i det hele ikke er tilstrækkelig dygtig. Utvivlsomt findes der en Del mindre Værfter, som ikke er i Stand til at konkurrere med Udlandets, men paa den anden Side er der ogsaa i Norge store moderne og velledelede Værfter, der fuldtud er paa Højde med Udviklingen og kan bygge Skibe, der i enhver Henseende svarer til Tidens Krav.

Ogsaa Stortinget har for kort Tid siden drøftet Spørgsmaalet om Værfternes Stilling i Forbindelse med den nylig stedfundne Debat om den nye Toldtarif. Anledningen var Regeringens Forslag om, at Tilbagebetalingen af Told til Værfterne skulde forhøjes fra 4 til 6 pCt. af Værdien for Skibe paa over 300 Tons og fra 2 til 3 pCt. for Skibe under 300 Tons, samt fra 3 til 4 pCt. for Reparationer, hvilket Forslag imidlertid forkastedes. Flertallet i Stortinget var af den Mening, at en saadan Tilbagebetaling til Værfterne vilde blive for stor, og at den nugældende Tilbagebetaling nogenlunde dækker den Told, de betaler for de Materialer, de maa indføre fra Udlandet.

Værfterne mener selv, at Toldgodtgørelsen burde fastsættes til 6—7 pCt. af Nybygningernes Værdi, hvil-

ket Toldudvalget ikke vil gaa med til, idet Udvalget hævder, at Værfterne ogsaa regner med Told paa Maskiner og Materialer, som fremstilles i Norge og derfor ikke behøver at købes i Udlandet. Ydermere er Udvalget af den Mening, at selv den Forhøjelse, som Regeringen havde foreslaaet, ikke vilde være i Stand til at hjælpe Skibsbygningsindustrien udover den Krise, hvori den befinder sig, og at Forhøjelsen maatte være langt større, for at Værfterne skulde have noget Haab om at faa Bestillinger paa nye Skibe. Selv med en Forhøjelse, som af Værfterne foreslaaet vilde disse stadig være de udenlandske Værfter langt underlegne.

Udviklingen i de sidste 25 Aar

En Betænkning, som det nævnte Stortingsudvalg afgav, indeholder en Oversigt over Skibe byggede i Norge og indkøbte fra Udlandet i Perioden fra 1901—1926. I Perioden fra 1901—1910 byggedes der i Norge 467 Dampere med en samlet Tonnage af ca. 408,000 Tons. Gennemsnitsstørrelsen var 874 Tons. Samtidig indkøbtes der fra Udlandet 503 Skibe med en samlet Tonnage af 431,000 Tons og med en Gennemsnitsstørrelse af 858 Tons. I Perioden fra 1921—1926 incl. byggedes der i Norge ialt 175 Dampskibe med en samlet Tonnage af 164,000 Tons og en Middelstørrelse af 941 Ton. I samme Periode indkøbtes der fra Udlandet 431 Skibe med en samlet Tonnage af 1,117,000 Tons og en Gennemsnitsstørrelse af 2,593 Tons. Tager man Tallene for 1926 alene, viser det sig, at der i Norge kun byggedes 24 Skibe med en samlet Tonnage af 13,000 Tons, medens der i Udlandet for norsk Regning samtidig byggedes 74 Skibe med en samlet Tonnage af 237,000 Tons.

Af disse Tal drager Toldudvalget den Slutning, at den norske Skibsbygningsindustri ikke er undergaaet nogen større Forandring i den sidste Menneskealder med Hensyn til de byggede Skibes Størrelse. Udviklingen har dog hele Tiden medført Bygningen af stadig større Skibe, men i denne Udvikling har de norske Værfter paa faa Undtagelser nær ikke deltaget. Og de Værksteder, som kan bygge større Skibe, kan af andre Grunde ikke konkurrere.

Under Debatten i Stortinget rejstes ogsaa Spørgsmaalet om Told paa Skibe, der er bygget i Udlandet, men Tanken mødte afgjort Modstand fra alle Sider. Skal de norske Værfter genvinde deres Evne til at konkurrere, maa det ske paa et andet Grundlag, herom er saa at sige alle enige. Ved de sidste Voldgiftskendelser er Lønningerne indenfor Skibsbygningsindustrien blevet nedsatte med 15 pCt., men det anses for tvivlsomt, at dette vil hjælpe.

KONKURRENCEN MELLEM DE STORE TYSKE DAMPSKIBSSELSKABER

Mellem Hamborg—Amerika-Linien« og Flensborg-Rederiet »H. C. Horn« er der i nogen Tid ført Forhandlinger for at bilægge den skarpe Konkurrencekamp, som Horn-Linien fra Begyndelsen af 1922 har ført mod »Hapag« i Vestindien-Farten. Man er nu blevet enige om, at Horn-Linien optages i den vestindiske Fragtkonference, og for Afskiberne turde en almindelig Rateforhøjelse være forestaaende.

Norddeutscher Lloyd i den østasiatiske Fart

Norddeutscher Lloyds Meddelelse om, at det fra 1. Juli organiserer en ugentlig Rute til Østasien efter at have skilt sig ud fra Fællesskabet med »Hapag«, besvares af Hapag-Rederiet med en Bekendtgørelse om, at det ligeledes fra Juli vil opretholde en Fragt- og Passager-Rute til Østasien hver ottende Dag, og som

første Baad i denne Udvidelse afsejler den 9. Juli Motorskibet »Havelland«.

I Forbindelse med sine nye Forholdsregler har Norddeutscher Lloyd indkøbt de engelske Dampere »Kosmo« og »City of Boston«, hvert paa 5100 Bruttoregistertons.

Hapag og Hamburg-Süd

I Betragtning af, at »Hamburg-Süd« forøger sin Tonnage, der i den nærmeste Fremtid skal udvides betydeligt ogsaa for Passagerfarten, kan et Børsrygte, som taler om at Firmaet skal overtages af Hamborg—Amerika-Linien, næppe tages alvorligt. Realisationen af en saadan Kombination er saa meget mindre sandsynlig, som Hamburg-Süd har sikret sig mod Overrumpinger med det Formaal for Øje at bevare sin fulde Selvstændighed.

SKIBSBYGNINGEN STIGENDE

Lloyds Register har nylig udsendt sin Skibsbygnings-Beretning for andet Kvartal af 1927. Den under Bygning værende Tonnage i hele Verden, 2,840,545 Tons, viser en Stigning sammenlignet med det foregaaende Kvartal af omtrent 271,000 Tons, men er dog stadig 606,013 Tons under den højeste Rekord fra før Krigen, der naaedes i det Kvartal, som sluttede den 30. Juni 1913, da der var 3,446,558 Tons under Bygning.

I Øjeblikket er der under Bygning i hele Verden ialt 31 Skibe paa 10,000 til 20,000 Tons og 12 Skibe paa 20,000 Tons og derover. 14 af de 31 Skibe og 5 af de større Baade bygges i Storbritannien og Irland.

Den samlede Tonnage under Bygning omfatter 112 Dampskibe og Motorskibe paa over 1,000 Tons hver og med en samlet Tonnage af 725,426 beregnede til Transport af Olie i *bulk*. Af disse Tankskibe bygges 65 med en samlet Tonnage af 400,992 Tons i Storbritannien og Irland og 10 med en samlet Tonnage af 79,170 Tons i Frankrig.

Den Tonnage, der er under Bygning i Storbritannien og Irland, 1,390,388 Tons, er 173,456 Tons større end Tilfældet var ved Udgangen af Marts 1927 og omtrent 549,000 Tons større end for et Aar siden. Den Tonnage, paa hvilken Arbejdet var standset i Slutningen af Juni i Aar, androg kun 8,745 Tons mod 77,600 Tons ved Udgangen af Juni 1926.

Skønt de nuværende Tal for Tonnage under Bygning er de højeste, man har set siden September 1924, er de dog stadig 500,000 Tons under Gennemsnittet

for Tonnage under Bygning i det sidste Aar umiddelbart før Krigen.

Den Tonnage, der bygges under Tilsyn af Lloyds Register andrager 1,287,913 Tons, hvilket er 92,6 pCt. af al under Bygning værende Tonnage.

Tallet for Tonnage paabegyndt i Løbet af det sidste Kvartal viser en stærk Nedgang sammenlignet med Tallet for det første Kvartal 1927. De paagældende Tal er 437,112 Tons og 579,839 Tons. Den i Kvartalet søsatte Tonnage, 268,545 Tons, viser en Fremgang paa 140,798 Tons sammenlignet med Tallet for det foregaaende Kvartal.

Den samlede Tonnage af Handelsskibe, der var under Bygning ved Udgangen af Juni udenfor Storbritannien og Irland, androg 1,450,157 Tons, eller omtrent 97,000 Tons mere end ved Udgangen af Marts. Den Tonnage, der er under Bygning udenfor Storbritannien og Irland, overstiger med 60,000 Tons den Tonnage, der bygges i de nævnte to Lande.

Tallene for de førende Lande var som følger:— Tyskland 407,620 Tons, Italien 226,774 Tons, Holland 171,825 Tons, de Forenede Stater 146,846 Tons og Frankrig 136,474 Tons.

Ved Udgangen af Kvartalet var Bygning paabegyndt for en Tonnage af 336,503 Tons, medens 309,223 Tons var søsat, hvilket for den paabegyndte Tonnage betyder en Nedgang paa 30,523 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal, men for den søsatte Tonnages Vedkommende en Stigning paa 148,175 Tons.

Samlet Opgørelse over Handelsskibe under Bygning den 30 6 1927.

Byggested	Dampere		Motorskibe		Sejlskibe og Pramme		Ialt	
	Antal	B. T.	Antal	B. T.	Antal	B. T.	Antal	B. T.
Storbrit. og Irland	203	758,162	98	627,700	15	4,526	316	1,390,388
Andre Lande	167	608,647	170	831,895	18	9,615	355	1,450,157
Ialt	370	1,366,809	268	1,459,595	33	14,141	671	2,840,545

TRÆLAST FRA FINLAND

Som omtalt i vor Fragtberetning er Ekspeditionen Sved Trælastning i Finland daarlig. Forholdene illustreres godt ved nedenstaaende Beretning fra en norsk Reder, der er offentliggjort i N. H. & S. T.:—

Det er en aarlig tilbagevendende Foreteelse i Trælasthavne, at Skibene faar daarlig Ekspedition ved Sæsonnens Begyndelse. Det kan skyldes Isvanskeligheder, men som oftest kommer det af at Befragterne dirigerer altfor mange Skibe for f.o.w. Lastning og der indtræder saa Ophobning som det kan tage temmelig lang Tid at afvikle. Et af vore Medlemmer bemærker om et saadant typisk Tilfælde fra Kemi:

Et af vore Skibe ankom til Kemi tidlig Lørdag

Morgen den 18. Juni, for at indtage Partlast Trælast, ca. 530 std. Kaptajnen skriver, at der laa ialt 34 Baade under Lastning, hvoraf ikke mindre end 24 for den Afskiber, som vi skulde laste for. Følgen heraf er heller ikke udeblevet, idet vi nu har Meddelelse om, at vort Skib først blev lastet og afgik Fredag 1. Juli, altsaa et Ophold paa ca. 14 Dage.

Det siger sig selv, at man med en saadan Ekspedition ikke kan faa Regnskabet til at balancere med de nuværende Fragter, og vi vil derfor anbefale Rederne at forlange ekstra Tillæg i Fragten for Havne, som giver saa slet Ekspedition.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM, HAMBURG OG ANTVERPEN

I Lobet af Juni Maaned ankom der til Rotterdam 1,032 Skibe med en samlet Nettotonnage af 1,706,419 Tons mod i samme Maaned i Fjor 1,257 Skibe med en Tonnage af 1,888,442 Tons, altsaa en Nedgang paa 225 Skibe og 182,023 Tons.

For Hamburgs Vedkommende stiller de tilsvarende Tal sig saaledes: I Juni i Aar ankom der 1,453 Skibe med en samlet Tonnage af 1,695,898 Tons mod i samme Maaned i Fjor 1,198 Skibe og 1,460,928 Tons, altsaa en Stigning paa 255 Skibe og 234,970 Tons.

Til Antwerpen ankom der i Juni i Aar 933 Skibe med en samlet Tonnage af 1,707,609 Tons mod i Juni i Fjor 1,001 Skibe og 1,725,283 Tons, altsaa en Nedgang paa 68 Skibe og 17,674 Tons.

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareningstillene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Hamburg og Antwerpen i de 6 første Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	1927	1926	1927	1926
1927	7,923	12,391,162	6,561	10,543,891
1926	8,060	12,185,746	5,955	9,323,948
Forskel	÷ 137	+ 205,416	+ 626	+ 1,219,943

	Hamburg		Antwerpen	
	1927	1926	1927	1926
1927	7,728	9,470,836	5,692	9,816,276
1926	6,596	8,081,571	5,205	9,052,221
Forskel	+ 1,132	+ 1,369,265	+ 262	+ 764,055

ISFORHOLDENE I DANSKE FARVANDE 1926—27

Den af Meteorologisk Institut udarbejdede Oversigt over Isforholdene i danske Farvande i afvigte Vinter viser, at *Hovedfarvandede* var isfri; dog indtraf der den 19. Februar (1927) ved Anholt-Knob en kortvarig Isdannelse, idet der fra ca. Kl. 10—11 Em. dannedes Is i Overfladen. Det var omtrent Vindstille, og Luftens Temperatur var $\div 5^{\circ}$. Vandets Frysepunkt var $\div 0,9^{\circ}$, men da der var en Temperatur paa ca. 2° i 5 Meters Dybde og derfor tilstrækkelig Varme i Vandet, varede Isdannelsen kun en Timestid, indtil det kun i selve Overfladen afkølede Vand var bleven erstattet af varmere Vand fra Dybden.

Vestkysten. Graadby havde kun lidt Sjapis paa enkelte Dage, og i Ringkøbing-Fjord var kun Is i et Par Uger.

I *Limfjorden* var der nogle Steder lidt Is i Begyndelsen af December og tynd Fastis eller hist og her spredt Drivis en Ugestid i Slutningen af December samt lidt Is et Par Dage ved Løgstør i Slutningen af Februar. Struer Havn, Skive Havn og udfør Aalborg havde i alt Is i ca. 1 Uge,

Bredningerne kun et Par Dage. I Thyborøn Kanal var ganske isfrit.

Af Fjordene ved *Kattegat* havde Mariager-Fjord kun Is paa en Dag, Randers- og Odense-Fjord kun lidt Is i 5 Dage; Havnene ved *Kattegat* var isfri.

Sundets Havne var isfri.

Store-Bælts Havne og Fjorde var isfri.

I *Lille-Bælt* havde Vejle- og Kolding-Fjord tynd Fastis i ca. 3 Uger, hovedsagelig i Slutningen af December og i Februar.

I den *vestlige Østersø* havde kun Præsto-Fjord tynd Fastis i ca. 4 Uger og Nysted Havn et Par Dage.

Omkring *Bornholm* var isfrit.

De *indre Farvande*. I Roskilde-Fjord laa tynd Fastis i ca. 2½ Uge, ved Nykøbing en Ugestid.

Smaalandsfarvandets Havne og Snævringer havde lidt Is i en Ugestid, og Syd for Fyen var isfrit.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København d. 12. Juli 1927.

Nord-Østersøen har længe trængt til en ordentlig *Opstrammer*; noget bedre er det nu, men langt fra godt nok, og Kul og Koks Raterne er nærmest uanstændig daarlige. Som Regel kan det betale sig bedre at gaa fra Kulplads i Ballast til Østersøen, fremfor at akceptere en Rate som i aller heldigste Tilfælde giver en Smule Overskud, og varer fra 10 til 14 Dage. Naar imidlertid en stor Del af Østersøflaaden returnerer i Ballast siger det sig selv, at Markedet ikke kan faa Tid til at lide af Tonnagemangel, og Resultatet udebliver ikke. Det kniber haardt med at faa Trælastfragterne bragt i Vejret, men at det er bedre skal ikke nægtes, og Resten af Sæsonen tegner ret lovende.

De oversøiske Markeder er ikke bedre; Kornafskibningerne eller rettere Kornomsætningen ser dog ud til at tage Fart, og en mere regelmæssig Efterspørgsel vil hurtigt hjælpe over hele Linien. — Montreal og Donau plejer at være mest aktive paa denne Aars-tid, og en pludselig og desværre langvarig Stilstand maa selvfølgelig mærkes. La Plata har igen Tendens til at gaa frem, og bare et Par Shillings vil her gøre Gavn. Som saa ofte bemærket, var det rimeligt, om de udgaaende Kullaster betalte mere end 13/—13/3d., saalænge der kun faas 17/—19/- hjem, men her, som paa saa mange andre Felter, er det unyttigt at opstille Regler. »Supply and demand« er Regulatoren, og mange Redere har en saa stor Forkærlighed for La Plata, at de maa der ud, hvortil kommer den store Flaade af regular Liners, som skal der ud; og det ene med det andet gør, at Befragterne har let ved at dække ind.

TRÆLASTMARKEDET

Som nævnt, er der Bedring, men Befragterne kæmper bravt for at holde Raterne nede, og altfor hyppigt lykkes det at finde Tonnage til en Fragt, som ved lidt mere Arbejde kunde være forbedret. Bortset fra Pulpwood, der som Regel giver et Indtagende, som svarer til Forudsætningerne, høstes der stadig bitre Erfaringer med Propsladninger, og altfor mange af D.B.B. Lasterne er ikke stort bevendt, hvad Sæmsætningen angaar. Naar Lasten bestaar af 1/3 D.B. 1/3 Boards min. Tomme, og 1/3 under Tomme, sommetider 4/5 Dele af Ladningen af Boards, Laths etc., skal det ikke forbedre Indtagendet, og hvad værre er, Lastning/Losning tager en urimelig lang Tid, og koster mange Penge. Manco og breakage maa der ogsaa regnes med. De gode D.B.B. Laster bliver hurtigt snappet op, og 1000 Stds. *Kotka/Grimsbj*, kun DB, som blev udbudt til 42/-, og burde være betalt med 43/—44/-, gik til under 42/-, maaske 41/9d., men dog under den første Notering. Befragterne var indstillede paa at anlægge mindst 42/-, men da Tilbudene strømmede ind, spillede de den ene Baad mod den anden og kunde tilsidst dække ind under 42/-.

Afslutningerne maa bedømmes efter Lastepads og Sæmsætning, og det er ikke altid efterkommeligt. Syd Finland/London noteres 43/—44/- og noget lignende fra de gode svenske Lastepads. For Lastning i anden Halvdel af August og September indikeres en Shilling eller to højere end for prompt Lastning, men det er ikke mere end ventet.

600 stds. *Kotka/Dunkirk* er gaaet til 42/-. 725 stds. *Umeå/Dunkirk* noteres 43/-, 1200 fv. *Leningrad/Rotterdam* 31/- med fri Lastning og frie Havneudgifter, 600 stds. *Danzig/London* 40/—42/, 800 fv. *Riga/Terneuzen* Hfl. 21/-, 900 fv. *Makslathi/Ghent*, 40/—41/-. 550 stds. *Kotka/Ghent*, 42/-, 700 stds. *Kemi/Antwerp*, 48/-, 1/1200 fv. *Björkö/Kotka range-Calais*, 38/6 39/-, *Rouen* 39/—39/6d.

Hvidehavet har ikke været videre virksom, men de faa Afslutninger, som er kommet istand, viser en lille Fremgang.

Canada er uforandret for prompt Lastning. For September Oktober er betalt 70/- *Campbellton/Garston*, 1100 stds.

KUL, KOKS ETC.

Østkyst-Danmark har betalt 5/6d. for 3300 Tonner. Selv 5/6d. kan kun lige gaa rundt, og endog forudsat hurtige Expeditioner. Over ¼ Part af Fragterne gaar alene i direkte Losseudgifter. Koks London København indikerer fremdeles 7/6d. En August Baad skal allerede have akcepteret 7/6d. Koks *Garston/København* 7/9d. *Odense* 8/. *Wales København* eller *Helsingør* har faaet Baad à 5/3d. *Rotterdam København* søger 25/3000 Tonnere à 4/9 5/- til Norge. Sverige betales forholdsvis bedre.

MIDDELHAVET etc.

For middelstor Tonnage er Noteringerne omtrent de samme, hvorimod store Baade har maattet nøjes med betydeligt reducerede Rater f. Eks. 7/9 8/- *Genoa range* 9/6 *Alexandria*, 11/6 *Barcelona*, 9/9d. *Venedig*, 8/3d. 9/- *Marseille*. *Tyne Trapani*, 2200 Tonner har derimod faaet 13/-; *Rotterdam* noteres 8/9 9/- *Algiers*, 9/3d. 9/6d. *Marseille*, 7/9 8/3 *Genoa*.

Hjemgaaende er ikke bedre, tværtimod; *Bona/Rotterdam* ses sluttet til 4/9d. 7000 T., 6/- 3/4000 T. *Bona/Hamburg-Harburg* noteres 6/9d. 7/-. *Marseille* svenske Havne, 1700 Tons *Oliekager* 17/-; *Frukt* 3 *Spanske U.K./Cont.*, prompt 22/6 og 25/- pr. September. *Cyprus Liverpool* 22/- pr. *Ton locust beans*. *Sortehavet* har intet at byde paa, og *Donau* har været rent elendig. En Mængde Baade, som er lagt paa berth maa akceptere latterlige Rater, og for fulde Ladninger til Kontinentet er 15/- det højeste, med ca. 17/6 18/6d. til 3/4 Danske.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul *Wales/Staterne* er gjort til 8/-; *Montreal* 7/3d. *Antwerpen Houston Kainit* byder 13/-, *Savannah* 11/6.

RETSSAGEN HALS LODSERI CTR. SKIBSFØRER T. C. KNUDSEN

Fra fhv. Dampskibsfører T. C. Knudsen har vi modtaget et Indlæg i ovennævnte Sag, hvoraf vi gengiver følgende:

I »Dansk Lodstidende« for Juni 1927 ser jeg, at tidligere Lodsformand M. N. Iversen udtrykker sin Glæde over Højesteretsdommen i Sagen Hals Lodseri ctr. undertegnede.

At jeg, som Hr. I. skriver, har været Kendtmand fra Aalborg til Finland og Retur til Kielerkanalen, passer ikke, og det siger Højesteretsdommen heller ikke, den antager det kun. Dersom jeg havde fungeret som Kendtmand over Kattegat, som antaget, hvorfor tog Kaptajnen paa s.s. »Kathara« da Lods igennem Sundet, et Farvand, jeg som Fører af Skibe op til 20' Dybgaende har sejlet igennem mange Gange, paa alle Aarstider, baade ved Dag og ved Nat, og i al Slags Vejr, uden at have benyttet Lods. Fremgaar det ikke tydeligt deraf, at Antagelsen om, at jeg har været Kendtmand over Kattegat, er grebet ud af Luften, for slet ikke at tale om de Beviser, jeg i Retten har ført derfor, og at saavel Kaptajnen som jeg i alle Maader har holdt os Kontrakten efterrettelig, og at jeg først tiltraadte ved Falsterbo Fyrskib.

Hr. Iversen synes ligeledes, at ingen andre end Tilhængere af Kendtmand-Trafikken kunde skrive som »Flere Interesserede«, men ogsaa heri tager Hr. I. fejl, og jeg kan endda yderligere oplyse, at maaske flere af Hr. I.'s Kolleger (jag har nemlig forstaaet, at Hr. Iversen har været Lodsformand i Esbjerg) ligeledes er tilbøjelige til at mene, at den afsagte Dom er uretfærdig. Forøvrigt har jeg ikke talt med een eneste maritim Mand, som ikke har været af samme Mening, ja endog Soretsmedlemmer, og der kan ingen Tvivl være om, at denne Sag ved Soretten havde faaet et andet Resultat, nemlig Frifindelse.

At Lodsvæsenet har en Damper, der til Tider sejler omkring i danske Farvande med Lodslæringer, eller ialtfald med nogle af dem, selv om det vel nok er den mindste Part af de danske Lodsere, som har været der om Bord for at blive uddannet, har jeg nok vidst, men jeg har aldrig hørt noget om, at Damperen har været i udenlandske Farvande. Som før omtalt vilde den græske Kaptajn have en Mand med, der var kendt i de finske Farvande, men ikke en tilfældig dansk Lods, som maaske aldrig havde været der før, og som Kaptajnen sagde: »Hvad skal jeg med en saadan Mand, ham har jeg ingen Nytte af.« At dette er rigtigt, vil vel nok ethvert Menneske, som har en Smule Forstand paa de Ting, indrømme, og derfor sikkert ogsaa Hr. Iversen.

Forresten skal jeg til Oplysning meddele følgende:

Jeg tror nok, at det var Dagen efter vor Ankomst til Trångsund, at en tysk Damper, der ingen Lods kunde faa ved Lodsstationen (Store Fiskeren), og derfor selv forsøgte at sejle ind, løb paa Grund i Snetykning. Vi laa ogsaa flere Timer ved Lodsstationen, før vi fik Lods, ogsaa da stod det med Snebygger, til Tider endda meget stærke, og saaledes, at vi kun kunde se i ganske kort Afstand fra os. Jeg spørger derfor endnu en Gang Hr. Iversen, hvilken Gavn Kaptajnen vilde have haft af en dansk autoriseret Lods, der maaske aldrig havde været i de Farvande før, og under saadanne Omstændigheder? At jeg er kendt der, er fordi jeg har været i Trångsund mange Gange.

Til Slutning kun dette: Da Hals Lodseri ikke har udført noget Arbejde, ej heller haft Udgifter i Sagen, vilde det i Grunden have tilfredsstillet mig, og ogsaa overfor Offentligheden have set smukt ud, om Lodserne af egen Drift havde fundet Lejlighed til at skænke de indkasserede Lods-penge til veldædigt Øjemed.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny Type Flettner-Skib

Ingeniør Flettner, der opfandt Rotor-Skibet, har opnaaet et Laan paa 250,000 Rmk. af Byen Frankfurt a/M., ved Hjælp af hvilket Beløb han vil revolutionere Trafikken paa Rhinen. Der er bleven dannet et Selskab, der vil sætte en helt ny Type Skibe i Fart paa Rhinen, ved hvilke Værdigheden af Rejsen mellem Coblenz og Mainz vil blive reduceret fra 4½ Time til 2,40 Time med Strømmen og fra 7½ Time til 4 Timer mod Strømmen.

Man vil straks begynde Bygningen af to Motorbaade med to Skruer hver. Skibene, der bliver 200 Fod lange, faar Plads til 1,600 Passagerer og vil blive forsynede med store Saloner paa øverste Dæk og særligt Promenadedæk.

»Fennia« forladt

Som tidligere omtalt var det finske Skoleskib »Fennia« paa Rejse fra Liverpool til Valparaiso i Begyndelsen af Maj ude i haard Storm ved Kap Horn og mistede her to Master, medens de to andre Master og Rigningen blev saa stærkt beskadiget, at de ikke mere kunde bruges. Skibet maatte som Følge heraf søge Nødhavn og naaede endelig den 18. Maj Port Stanley paa Falklands Øerne. Det viste sig imidlertid umuligt at faa Skibet repareret her og at faa nye Master, Rigning og Sejl sendt ud fra Europa, vilde blive altfor dyrt, hvorfor Skibet nu er blevet forladt af Besætningen.

»Fennia« indkøbtes i 1923 fra Frankrig, og Skibet var et af de største Sejlskibe i Verden. Den var paa 2,729 Registertons, og lastede 4,000 Tons. Det ejes af Finska Skolskeppsrederiet.

Skatte fra Havet

Der vil i den nærmeste Fremtid blive startet et nyt Foretagende for at bjerge Guld og andre Værdisager, som den belgiske Rutebaad »Elisabethville« havde om Bord, da den blev sænket af en tysk Undervandsbaad udfør Belle Isle i September 1917.

Skibet blev sænket uden Varsel og maatte forlades i største Hast, da det sank umiddelbart efter, og det var derfor umuligt nøje at bestemme Stedet, hvor Skibet var sunket, saaledes at der indtil for nylig var stærkt forskellige Meninger om, hvor Vraget laa.

Det er imidlertid nu lykkedes franske Dykkere at finde Skibet, der ligger paa 26 Favne Vand, hvilken Dybde ikke volder nogen Vanskelighed med de moderne tekniske Hjælpemidler, man nu har til Raadighed. Der er saaledes al Udsigt til at det vil lykkes at trænge ind til det Rum, hvori Kostbarhederne opbevares og bjerge dem. Der vil under Arbejdet i udstrakt Grad blive anvendt Sprængstoffer, da der ikke bliver Tale om at bjerge selve Skibet.

De eneste Vanskeligheder, der kan opstaa, vil skyldes Vejret, der ofte er daarligt ved Ushant, og Strømmen, der er overordentlig stærk.

(Fortsættes Side 434)

(Frugtmarkedet fortsat.)

Elben/Weser-Staterne \$3.10. Montreal Middelhavet 13 c. A/R. 10/11 c. Danmark Sverige 20 c. Baltimore Alexandria \$3.25, 10,000 T. og River Plate ca. \$6.50; pitchpine Buenos Aires \$17.25, Rosario og Santa Fé \$17.50; Caseoil Pt. Arthur Australien og New Zealand 33 c., een Havn. Cuba har taget endnu en Del Tonnage, men 17/6 18/- til U.K. Cont. er højest opnaaet for prompt, og 18/6d. Marseille.

Fra Vestkyst Nord Amerika er igen sluttet en 5/6 Baade til 32/6d. Hvede 33/9 Byg. Senere meldes om Afslutninger til 32/- August og 31/3d. September.

SYD AMERIKA

Baade udgaende Kul og hjemgaaende er meget svagt. Wales lower ports faar alligevel Baade til 13/ 13/3d., Rio 12/6d. 13/- og i et isoleret Tilfælde 14/-. Rotterdam Rosario 13/6d. 14/-.

Ud fra Floden er betalt varierende Rater, men 18/- 18/6d. Juli, 19/—19/6d. August er vist maximum idag,

og 10/11,000 Tonnere har endog akcepteret mindre. Naar der er gaaet en lille Tid, vil Kornmarkedet regulere sig selv, men om vi faar se 28/—30/- denne Side af Jul, bliver et andet Spørgsmaal.

ØSTEN

har intet at prale med. Syd Australien eller Victoria til Syd Afrika sluttet til 30/- pr. September; Queensland U.K. 41/3d. Sukker pr. Aug./Septbr. og Mauritius U.K. 23/6d. 24/-. Erts Pt. Pirie 35/- Kontinentet. Dalny Kontinentet 31/3 Skandinavien 32/6 August og henholdsvis 32/6d. 33/9d. Oktober. Majs Syd Afrika U.K. Cont. September ca. 23/—24/-.

TIMECHARTER

Vestindien unsettled. En 3450 T. 1 Rundrejse har faaet \$1.60 og 8800 T. \$0.70. De to Afslutninger i Pacific Trade over 5 Aar er en absolut Forbedring, men det er saa sin Sag at binde 100 A I Baade i fem Aar til \$1.50.

REDNINGSVÆSENETS VIRKSOMHED FRA 1. APRIL 1926—31. MARTS 1927

Ved Redningsvæsenet var der den 31. Marts 1927 ansat ialt 637 Mand, og der fandtes ialt 64 Redningsstationer og 11 Bistationer, nemlig under det nørrejydske Redningsvæsen 53 Redningsstationer og 10 Bistationer og under Bornholms og Møens Redningsvæsen 11 Redningsstationer og 1 Bistation.

Af Redningsstationerne er 36 Baad- og Raketstationer (34 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm) 13 Baadstationer (11 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm) 13 Baadstationer (11 i Jylland med tilhørende Øer, 1 paa Møen og 1 paa Falster) samt 15 Raketstationer (8 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, der betjenes af Baadmandskabet fra Tuskjær Redningsstation. Bistationerne er alle forsynede med Robaad undtagen Skagen Havn, der er forsynet med Motorbaad.

Ved Hundested er der desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af de stedlige Fiskere. Endvidere er der ved Tisvildeleje henlagt Raket-Redningsmateriel til Brug ved indtræffende Strandinger, og ved Sjællands Odde er en Motorfiskerbaad med dens Ejer som Fører til Raadighed ved mulige Redningsforetagender.

Endelig er der paa Enesgaard Nord for Hasle ved Johns Kapel anbragt et mindre Oplag af Liner, Stænger, Lygter m. m. til Brug i Strandingsstilfælde, og ved Gjedser er, særlig med mulige Redningsforetagender paa Rødsand for Øje, stationeret en Pram til Anvendelse i Forbindelse med Motorredningsbaaden.

Roredningsbaadenes Antal er 53, hvoraf 41 er stationeret paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø, 1 paa Anholt og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 3 Roredningsbaade, henholdsvis ved Rønne, Snogebæk og Boderne. — Endvidere henstaar en Reserve-redningsbaad paa Orlogsværftet.

Motorredningsbaadenes Antal er 12. Af disse er 1 Baad paa 12,2 Meter med en 40 HK. Tylor-Motor anbragt ved Skagens Havn, 1 Baad paa 11,5 Meter med en 25 HK. O. V.-Motor ved Esbjerg, 2 Stkr. 10,3 Meter Baade med 25 HK. Fordson Motorer ved Gjedser og Hanstholm, 3 Stkr. 10,2

Der findes under det nørrejydske Redningsvæsen ialt 194 Telefonstationer, hvoraf 65 er anbragt i Alarmeringshuse, og under Bornholms og Møens Redningsvæsen findes ialt 37 Telefonstationer, hvoraf er anbragt 2 i Alarmeringshuse.

Redningsvæsenets Materiel samt Baad- og Opbevaringshuse er siden 1907 indtegnet i Stats-Brandforsikringsfonden for et samlet Beløb, som den 31. Marts 1927 udgjorde 1,853,296 Kr.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret 1926—27 andraget 787,515 Kr.

Desuden er der i Finansaaret 1926—27 medgaaet et Beløb af 6,024 Kr. 94 Øre til Uskadeliggørelse af Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Rednings- og Fiskerbaade.

I Finansaarets Løb er der paa Orlogsværftet bygget en 10,8 Meter Redningsbaad forsynet med en 25 HK. Fordson-Motor. Baade blev i September afleveret til Redningsstationen Hanstholm.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet i alt 18 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet, nemlig ved det nørrejydske Redningsvæsen: 14 Redningsforetagender ved 13 indtrufne Strandinger og 3 Redningsforetagender i Anledning af nødstedte Fiskerbaade, og ved Bornholms og Møens Redningsvæsen. 1 Redningsforetagende ved indtruffen Stranding. — Antallet af Redningsforetagender, hvorved ingen Menneskeliv er reddet, og »forgæves Møder« har været i alt 49.

Ved det nørrejydske Redningsvæsen er der blevet afholdt 263 Øvelser, deraf 32 ved Raketstationer og 231 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

Ved Bornholms og Møens Redningsvæsen er der afholdt 42 Øvelser, som alle forløb uden Uheld.

I det forløbne Finansaar er der for første Gang indført Natøvelser, idet hver Station i Oktober Kvartal har afholdt en saadan.

I Tidsrummet fra 1. Januar 1852 til 31. Marts 1927 har det samlede Resultat af Redningsvæsenets Virksomhed været følgende:

Aar	Antal af Tilfælde, i hvilke Redningsapparaterne er blevet benyttet til skibbrudnes Redning			Tilsammen	Antal af reddede			Tilsammen
	Redningsbaad	Raketapparat	Begge i Forening		ved Redningsbaad	ved Raketapparat	ved begge i Forening	
1852—59, inklusive, og for 18 ⁶⁰ / ₈₁ —19 ²⁵ / ₂₆ . . .	951	514	14	1 479	6 723	3 792	114	10 629
19 ²⁶ / ₂₇	15	3	»	18	60	17	»	77
I alt . . .	966	517	14	1 497	6 783	3 809	114	10 706

Meter Baade med 25 HK. Fordson Motorer ved Grenaa Havn, Nørre Vorupør og Østerby, 5 Stkr. 10,2 Meter Baade med 12 HK. Ferro-Motorer ved Klitmøller, Hals, Vesterø, Anholt og Klintholm Havn Redningsstationer.

Til Transport af Redningsbaaden ved Stationen Thyborøn findes en Motor-Traktor af Caterpillar-Typen (engelsk Fabrikat).

Foruden ovennævnte efter 1ste Januar 1852 til 31te Marts 1927 reddede 10.706 Mennesker er 30 blevet reddet i Aarene 1850—51, medens Redningsvæsenet organiseredes; og det samlede Antal af Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er blevet reddet indtil Udgangen af Marts Maaned 1927 bliver saaledes 10.736.

BEFRAGTNING TIL DANSKE HAVNE

I et Certeparti for en Ladning Foderstoffer fra England til »2 or 3 good Danish ports inside the Scaw, usual exclusions« fandtes det citerede Udtryk. Nordisk Skibsrederforening tog Sagen op til nærmere Undersøgelse, og henvendte sig til forskellige velkendte og erfarne Mæglerfirmaer i Danmark, og indhentede disse Udtalelser om Sagen.

Et Firma skriver:

»I al Almindelighed vil jeg antage, at Udtrykket »usual exclusions« burde dække »Bornholm og Limfjorden Vest for Aalborg« for Skibe op til 2400 Tons, og for Størrelser herover »Bornholm Limfjordshavne Vest for Aalborg samt Mariager- og Isefjord«.

Et andet Firma skriver:

» — — — — da Certepartiet jo forudsætter visse Exclusioner, vilde jeg tænke mig, at Limfjorden, Vest for Aalborg, og Bornholm maa være mente.«

Et tredje Firma skriver:

» — — — — at der ved Befragtning af Korn- & Foderstoffer fra England og Frankrig for Aar tilbage, altid med sædvanlige Undtagelser regnedes med:

Limfjorden Vest for Aalborg, Mariagerfjord, Roskilde-fjord, Nysted, Stege, Præstø og Bornholm, men med de stærkt forbedrede Havneforhold, som forøvrigt er mange Redere ganske ubekendt, bør »usual exclusions« nu kun omfatte Limfjord Vest for Aalborg, idet det naturligvis er en Forudsætning, at Skibet kun beordres til en Havn, hvortil det altid kan flyde. Som Mægler bør man aldrig udfærdige et Certeparti med Udtrykket »usual exclusions«, men altid pointere, hvilke Undtagelser der er overenskommet.«

Som det vil ses, er det langt fra klart, hvad der menes med Udtrykket »usual exclusions«, og det rigtige vil være paa Forhaand at blive enige om hvilke Havne, der skal være udelukket.

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 432).

Kapsejladsen fra Australien

Østasiatisk Kompagnis 5-mastede Bark »København« ankom fra Adelaide den 17. Juni til Falmouth for Ordre. Da Skibet denne Gang — paa Grund af Havari paa Skruen — har arbejdet sig hjem fra Adelaide for Sejl alene, er det af ikke ringe Interesse at se, hvorledes det har klaret sig i Kapsejladsen fra Australien til Europa. Sejlskibene har iaar været usædvanligt rigt repræsenterede indenfor den australske »Hvedeflaade«, idet ikke færre end ca. 20 store Sejlskibe har ført Last til Europa. Samtidig med, at Efterspørgselen efter Sejlskibstonnage har været stigende, er ogsaa Fragterne gaaet i Vejret, saaledes at disse maa siges at have været endog rigtig gode.

Størstedelen af Hvedeflaaden er nu kommet i Havn, en-ten i Queenstown eller Falmouth, saaledes at det er muligt nogenlunde at bedømme Resultatet af de gjorte Rejser. Flere af de Skibe, der endnu ikke er kommet ind, har været saa længe i Søen, at de allerede nu er udenfor Konkurrence.

Resultaterne udviser, at den 15,000 Sømil lange Rejse er udført hurtigst af det forhenværende tyske Skoleskib »Herzugin Cecilie«, der som tidligere meddelt anvendte 90 Dage til Turen. Dette Skib, der ellers ikke har Ry som udpræget Hurtigsejler, maa aabenbart have haft særdeles gunstige Vejrforhold paa Rejsen. Som Nr. 2 i Rækken finder man »København«, der afgik 1½ Maaned efter »Herzugin Cecilie« fra Adelaide, og som det synes, har den ikke været i særlig Grad begunstiget af Vejret. I det hele taget synes Vejret at have været lidet favorabelt for de fleste af Skibene, idet et ellers meget hurtigt Skib — en af de forhenværende Leizs Salpeter Clippere — »Ponape« har brugt 119 Dage fra Melbourne. Gennemsnits-rejserne ligger oppe omkring 130 Dage, og enkelte af Skibene har haft Rejser paa helt op til 150—160 Dage, foruden at flere af dem er kommet ind med Tab af Besætning og ovenbords Havarier. Den tyske Fuldrigger »Greif« var saaledes blevet meget medtaget i en Storm og havde mistet 5 Mand, medens Finnen »Favell« havde mistet 2 Mand — begge Ulykker er sket i Farvandet ved Kap Horn.

Under disse Forhold maa »København«s gode Resultat modtages med største Anerkendelse og betragtes som et Bevis paa Skibets udmærkede Egenskaber som Sejler. De 2 sidste Dage, før det naaede Havn, holdt det en Gennemsnitsfart paa over 10 Knob, hvilket maa anses for en meget smuk Præstation, navnlig naar det betænkes, at det var ¼ Aar siden, Skibet var i Dok sidst, og at det paa det paagældende Tidspunkt havde været over 100 Dage i Søen.

Peage i Oran

For Kul til Bunkers er Peage Afgiften i Oran Frs. 1,50, for Kul som skal benyttes i Landet og for Esparto og andre Varer Frs. 3 pr. Ton.

Rederne bør derfor ikke gaa med til nogen Bestemmelse i Certepartiet om, at Afgiften skal være for Skibets Regning.

Rensning af Skibsbunde

Forsøg foretagne af de Forenede Staters Moderskib for Undervandsbaade, »Argonne«, for at bestemme Virkningen af fersk Vand paa Saltvands-Bevoksning paa Skibsbunde har vist, at Langhalse etc. næsten fuldstændig tilintetgøres, naar Skibet anbringes i fersk Vand. Forsøgene varede fra 29. April til 8. Maj, i hvilket Tidsrum »Argonne« laa opankret i Galun Søen i Panamakanalen, efter at have været paa Togt i 14 Maaned. Skibets Bund var dækket af Langhalse, der ragede omtrent ¼ Tomme frem fra Skallen og med Mos en Tomme langt ovenpaa Langhalsene samt Søgræs 6 Tommer langt fra Vandlinjen til 2 Fod under Overfladen. De Folk, der daglig flere Gange foretog Undersøgelser under Overfladen af Vandet, bemærkede en gradvis Opløsning af Langhalsene, og den 4. Maj, 5 Dage efter, at Skibet var ankommet til Galun Søen, viste Undersøgelsen, at Dyrelivet paa Skibsbunden var stærkt i Færd med at forsvinde, og at Forholdene ogsaa var meget bedre med Hensyn til de andre Bevoksninger. At de ikke helt var forsvundne skyldes, at Vandet i Søen var stille-

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
(ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Kontor: »Vikingshus« **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann«
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390
Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

HORSENS

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
“MYREN”
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: ”Holmolid”
Amaliegade 36

MARIAGER

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstlf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

KORSØR

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

ODENSE

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

staaende. Bortfjernelsen af saadanne Bevoksninger har stor Indflydelse paa et Skibs Hastighed, og hvad »Argonne« angaar, konstateredes der trods stærk Modvind paa Tilbagerejsen til Vestindien en Brændselsbesparelse paa 7 pCt. mod hvad man anslog vilde være brugt, hvis Bevoksningerne ikke var bleven fjernede.

Fremme af Skibes Sødygtighed

I det nationale fysiske Laboratorium i Teddington i London findes en Cisterne, som kaldes Froudecisternen, hvori der udføres Eksperimenter af største Betydning for britisk Skibsfart. Cisternen er 500 Fod lang, og her fremstiller man paa kunstig Maade atlantisk Søgang og alle Havets Rædsler, medens Skibsmodeller udsættes for det værste Vejr, Søfolk kan opleve. Der eksperimenteres med Modellerne i Cisternen; man konstaterer hvad der er i Vejen, og praktiske Resultater opnaas. Paa Grundlag af Erfaringerne fra Forsøgene i Cisternen er søgaaende Skibes Modstandskraft steget fra fire til ti Procent.

Mr. Turner, en af Laboratoriets Chef'er har særligt hellet sig Studiet af Søgangens Virkning paa Skibene. Han foretager stadigt Rejser paa smaa Skibe under de forfærdeligste Uvejrforhold, han kan finde, for at hans sindrige Apparater kan registrere Søgangens Virkning paa Skibene. Enkelt af de Kurver, han optrækker af Skibenes Rullen, kan faa en »Landkrabbe« med blot ringe Indbildningskraft til at blive søsyg af at se paa dem. Men lidt efter lidt samler Mr. Turner Data, som med Tiden vil spare den Sørejsende mange Kvaler.

Rask Daad

En dansk Ungmand har forleden Aften udført en rask Daad, der gør ham fortjent til at nævnes.

Campbell Skov er 15 Aar gammel, Søn af pensioneret Overmaskinmester i Ø. K. J. Skov, Trestjernegade paa Amager. Han er forhyret med en engelsk Damp'er og er eneste Dansker om Bord. En kold Juliaften havde han Vagt, da Damp'en laa i Dokkerne i Hartlepool, og hørte pludselig to høje Plask i Vandet. Det var 1. Maskinmester og Telegrafisten, der var faldet i Vandet under et Forsøg paa at komme om Bord. Skov sprang straks ud, gik ned to Gange og fik dem begge hjerget, skønt den ene vejede over 200 Pund. »Da jeg var færdig, græd jeg af Kulde,« skriver han hjem i et Brev til sin Fader.

Dødsfald

Den dansk-amerikanske Skibsfører, Kaptajn *Helge Svarer*, er efter faa Dages Sygeleje afdøet ved Døden i Amerika henved 62 Aar gammel. Afdøde var Skibsførersøn fra Fanø, og han kom allerede i 1888 i Skibsfart paa New York som Styrmand.

Nyt Sejlskibsrederi

Under Navn af Sejlskibsaktieselskabet »Danmark« er i disse Dage startet et nyt Sejlskibsrederi med Hjemsted i Svendborg. Selskabets Aktiekapital er 50,000 Kr., fuldt indbetalt. Selskabet holdt forleden stiftende Generalforsamling. Til Bestyrelse blev valgt Skibsmægler A. E. Sørensen, Skibsmægler C. E. Mikkelsen, Thurø, Skibsreder P. Odgaard Nielsen, Thurø, Godsforvalter P. Hansen, Svendborg, og Dampskibsfører Th. Knudsen, Aalborg.

Selskabet har erhvervet 4-mst. Skonnert »Ruth« af Thurø for 45,000 Kr. Skibet blev bygget paa Thurø 1920 og laster ca. 520 Tons Dødvægt og kostede den Gang 350,000 Kr. Det bliver sat i Fart i Løbet af indeværende Uge efter en Reparation paa Svendborg Skibsværft, hvor det bl. a. faar indsat 2 nye Master.

Til Selskabets bestyrende Reder er antaget Skibsmægler A. E. Sørensen, Svendborg.

Til Ophugning

H. C. Christensens Rederi, Marstal, har af Marineministeriet købt følgende Skibe til Ophugning: Skonnerten »Ingolf«, Mineskibet »Hjælperen«, Logiskibet »Eshern Snare«, en Transportbaad og fem Patrouillebaade.

Skibene vil blive ophuggede paa det søndre Værft i Marstal, som Rederiet for kort Tid siden erhvervede ved en Tvangsauktion.

Skibssalg

3-mastet Skonnert »Elisabeth Eff.« af Thurø er af Landmandsbanken bleven solgt til Sverige for 28,000 Kr. Skonnerten, der er bygget i 1912, er et af de 5 Skibe tilhørende Rederiet »Panis«, der i sin Tid samlede solgtes ved Auktion.

Spansk Marokko

Ifølge en kgl. Forordning af 22. Marts, skal for Fremtiden Manifesterne for alle Skibe, der fører Last til Havne i spansk Marokko, være viseret af spansk Konsul.

POSITIONSLISTE PR. 11. JULI 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg—Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Horsens 10.7.
s.s. *Aalborghus*, Rasmussen, Kbhvn.—Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.—Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Archangel 1.7.

m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 8.7. til Suez.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. London 9.7.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Oporto 11.7. til Kbh.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Santa Fe 7.7.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Nakskov 9.7. til Sundsvall.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 30.6.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon 2.7. til Bahia Blanca.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Oslo 9.7.

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

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

CARL HASSAGER & C^o

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr.Adr. "Hassager"

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. Juli 1927.

London	18,16	Madrid	64,40
New York	374,50	Amsterdam	150,15
Berlin	88,90	Stockholm	100,25
Paris	14,80	Oslo	96,75
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,15	Prag	11,12
Rom	20,55	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

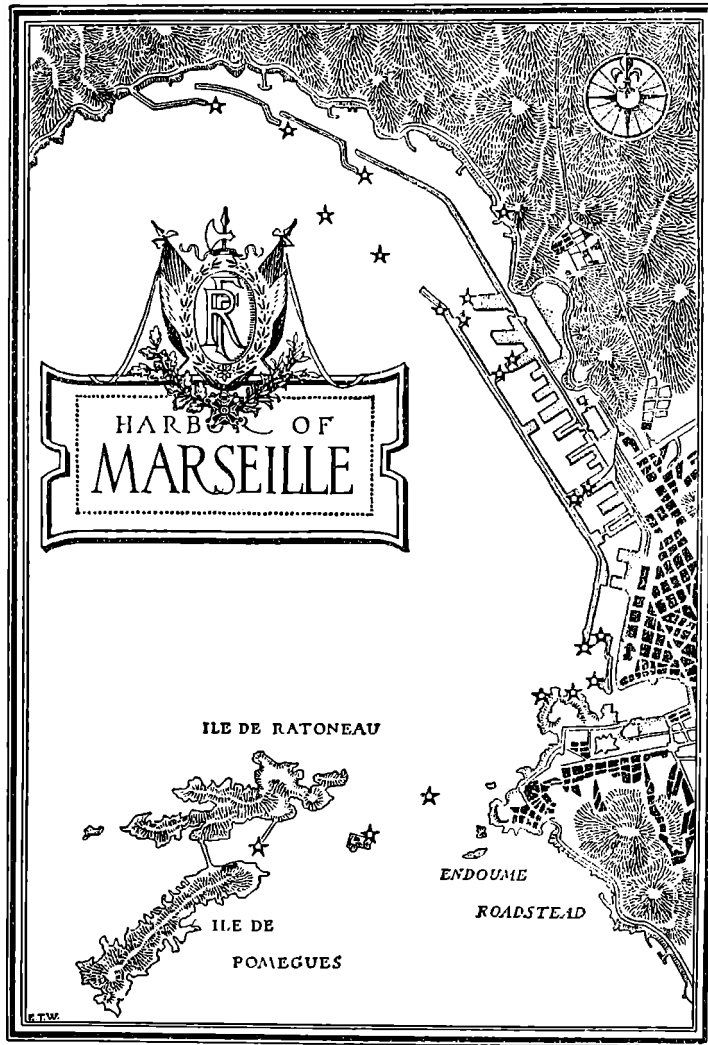
Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Gargoyle Marine Olier kan erholdes i over 300 af de største Havne Verden over.



Gargoyle Marine Olier føres i nøjagtig ens Kvalitet over hele Verden.

62.380.376 gross Tonnage

Efter 1925—26 Udgaven af Lloyd's Register fandtes der af Baade paa 100 Tons og derover

50.566.029 med Dampmaskiner
9.100.274 » Dampmaskiner
2.714.073 » Dieselmotorer

Enhver Reder, Kaptajn eller Mester, der har sin Del af Ansvaret for de 62 Millioner Tonnage, har Interesse af korrekt Smøring. Vacuum Oil Company har i mange Aar indtaget den ledende Stilling som Specialist i Kvalitetsolier for baade Damp- og Motorskibe. I alle de store Havne Verden over vil

De træffe en Repræsentant for Vacuum Oil Company.

Han vil kunne fortælle Dem:

- 1) Hvilken Gargoyle Olie der er den rette til Deres Maskine,
- 2) Hvorledes den med størst Fordeel kan anvendes,
- 3) Om Vacuum Oil Company's Marine Kontrakter, hvorved De kan købe det samme Olie-mærke i nøjagtig samme Kvalitet i alle Havne — og med Betaling, hvor De ønsker det.

Skriv til os og lad os indføre korrekt Smøring i Deres Skib.



Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfså · Kristinesund · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Göteborg 10.7.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Helsingør 5.7.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. New York 27.6.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Koivuvaari 9.7.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Batu Pahat 8.7.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Capetown 5.7. til Fremantle.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 6.7.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith-Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariager Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kielerkanal 12.7. til Trångsund.
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunsbüttel 12.7. til Björkö.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Lovisa 11.7.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Cardiff 2.7.
 s.s. *Bolivia*, Prael, ank. Geelang 7.7.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Halifax 30.6.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Botnia*, Botfelt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Bougie 3.7. til Antwerpen.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Madeira 8.7. til Kbh.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Himango 1.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. London 8.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Aalborg 9.7. til Danzig.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Leith 7.7.
 s.s. *Børglum*, Lund, afg. Philadelphia 9.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Rio 24.6. til Kbhvn.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Hamburg 11.7.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Noronha 5.7.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Trångsund 10.7.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Kbhvn. 26.6. til Boston.
 s.s. *Cyrit*, Schmidt, pass. Bizerta 9.7. til Danmark.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Middelsbrough 8.7.
 s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Danzig 6.7.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 11.7.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Las Palmas 1.7. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Hongkong 9.7. til Shanghai.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. San Pedro (Calif.) 5.7.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Aggerholm, ank. Kbhvn. 10.7.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Leningrad 6.7. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Genua 11.7. til Livorno.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Deipedalle 7.7.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Piteå 6.7.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, afg. Danzig 9.7. til Mo.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Ziguichar 10.7. til Rotterdam.

s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Brunsbüttel 9.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 9.7.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Hull 5.7.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Luleå 8.7. til Corunna.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Bristol 1.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 5.7. til Cherbourg.
 s.s. *Expres*, oplagt.
 s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bremen 9.7.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Skagen 11.7. til Kbhvn.
 s.s. *Feddy*, Matthiessen, ank. Køge 12.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Dok i Kiel siden 10.6.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Sønderborg 11.7.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. New York 6.7.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Lappvik 9.7.
 s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. London 7.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Paramaribo 4.7.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Swansea 6.7.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Danzig 5.7.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Quebec 8.7.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Sharpness 25.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Gent 9.7. til Stettin.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 7.7.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 9.7. til Bordeaux.
 s.s. *Holland*, Haure Petersen, afg. Hull 9.7.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Santos 29.6.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Danzig 7.7.
 s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Granton 2.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. London 8.7.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Godhavn 9.7.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 7.7.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 9.7. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Colon 9.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bremen 10.7.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Galatz 5.7.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Bamble 2.7. til U.S.A.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Holtenu 10.7. til Makslahti.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Arzew 4.7.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Antilla 4.7.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Las Palmas 10.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 3.7.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholl, afg. Fowey 7.7.

**BERGENSKE
 BALTIC TRANSPORTS LTD.**

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

CARDIFF

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Codes: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnahren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILLALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

METHIL

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

ROTTERDAM

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 LØFTE · EVNE

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 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: WILTON, ROTTERDAM TELEFON-NR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM**

Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker, 14-15

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København 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.

m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Bangkok 4.7.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 7.7.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Sawannah 7.7. til London.
 s.s. *Kalø*, Andersen, ank. Stockholm 10.7.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 9.7. til Kbhvn.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Albany W.A. 29.6. til Durban.
 s.s. *Kjøbenhavn*, (D.F.D.S.), Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn*, (Pacific), Larsen, ank. Lovisa 8.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Aarhus 8.7.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Dublin 8.7.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Birkenhead 2.7.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Colombo 30.6. til Suez.
 s.s. *Litland*, Meimertz, ank. Aberdeen 9.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Murmansk 9.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationer.
 s.s. *Lise*, Hansen, pass. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle o. T. 5.7. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kbhvn. 9.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 7.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 9.7.
 s.s. *Maine*, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Wei-Hai-Wai 10.7. til Tsingtao.
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Brunsbüttel 8.7. til Rochefort.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Rouen 11.7.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Melhil 7.7.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Køge 9.7.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Aabenraa 10.7.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. London 11.7. til Grangemouth.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Boness 8.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Kbhvn. 8.7. til Antwerpen.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Trångsund 8.7. til Cherbourg.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Singapore 9.7. til West Australien.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 10.7. til Skandinavien.
 s.s. *Nidaros*, Ankersen, henligger i Esbjerg som Reserve-skib for Exporten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Nuevitas 26.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Rouen 7.7.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Raaschou, afg. Buenos Aires 8.7. til Skandinavien.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Montreal 27.6. til Reval.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbhvn. 10.7. til vestnorske Havne med Turister.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Montreal 10.7.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Fagal 10.7. til St. Thomas.
 s.s. *Parana*, Lund, ank. Tampa FLA 9.7.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Teneriffe 4.7.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Rocas 29.6. til Fremantle.
 s.s. *Phoenix*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Trångsund 8.7.
 s.s. *Polonia*, Topp, ank. Lissabon 10.7.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. London 11.7. til Leith.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Bremen 7.7.
 s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Huusum, afg. Uleåborg 7.7. til Rouen.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Garston 10.7.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Randers 11.7. til Odense.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 8.7.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Dunkirk 9.7. til Havre.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Suez 10.7. til Colombo.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Panama Kanal 6.7. til Los Angeles.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 5.7.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Riga 5.7.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rio 8.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Yxpila 10.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Las Palmas 4.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 9.7. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. London 9.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. London 29.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ekenäs 10.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Vera Cruz 11.7. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Garston 9.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 8.7. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Danzig 11.7. til Stettin.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Rotterdam 7.7. til Danzig.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Kovda 2.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 8.7.
 s.s. *Taarnborg*, Rasmussen, ank. Danzig 6.7.
 s.s. *Tacoma*, Røder, afg. Seattle Wash 27.6. til Yokohama.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Antwerpen 6.7.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Fredericia 11.7. til Kbhvn.
 s.s. *Tjaldur*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antilla 11.7. til Oran.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanal 7.7. til St. Thomas.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Birkenhead 8.7.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Kbhvn. 8.7. til Leningrad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Sørnæs 6.7.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 9.7. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 11.7. til Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Emden 10.7.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Antwerpen 4.7.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Gedser 8.7.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Cienfuegos 4.7. til Philadelphia.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gefle 4.7.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 8.7.
 s.s. *Viborg*, Hansen, ank. Sesarø 9.7.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 4.7.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Pachacamac 8.7. til Dublin.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Danzig 9.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 11.7.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Ballimore 7.7. til Jackson-ville.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 8.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Archangel 7.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TLF.: 1835-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSKHANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARL**TELEGRAM-ADRESSE:
"STEAMBROKER, KØBENHAVN"**AMALIEGADE 33**CODER:
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION
THE BOE CODE**KØBENHAVN K.**

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

**J. ANDERSEN & CO.
CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**DANSK MEKANISK DAMPKEDRENSNINGS-
OG ISOLATIONSFORRETNING**

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie «VAYOS»
Vickers Stærnrørsolie Neox og Neox D.

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SEJL · FLAG · KOMPASSER**WEILBACH**

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL
TELEF.: CENTRAL 770**J. E. GRANZOW**NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasses

BUNKERUL & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasses

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE**DANSK RADIO**

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den
danske Handelsflaade · Installationer og
Reparationer · Engager. af Radiotelegra-
fister · Tilknytning til store, udenlandske
Drifts-Organisationer · Entreprenør- og
Konsulent-Virksomhed paa alle Omraa-
der indenf. traadløs Telegrafi og TelefoniTELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619
Værkf. Dannisee
Øbro 4198
Kirsteinsgade 7.**HERSKIND & WULFF**Mekanisk Kedelrensning
og RustbankningTelefon
Kontor 8712
—
Amaliegade 41.**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-
rensnings- & Rustbankningsmaskine****Brug** Kedelrensningsbriketten **RENZO**,
er syrefri og renser ufejlbarlig.**Benyt** vore Specialolier:H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af
Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til
Paasmøring af Hoveddæk og Mel-
lemdæk.

DANSK SØFARTS TIDENDE

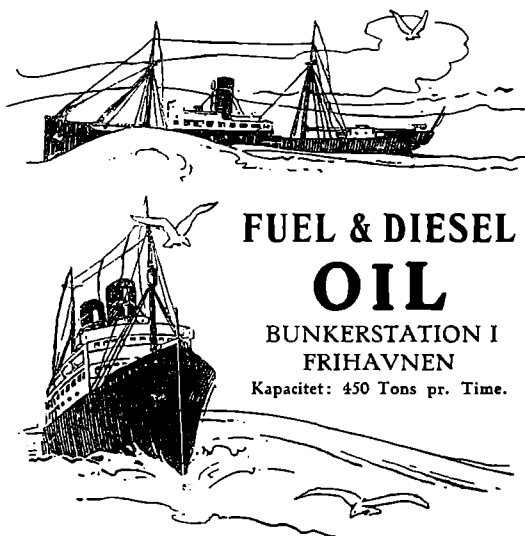
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

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

BP BRITISK PRODUKT BP



**FUEL & DIESEL
OIL**

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

Amaliegade 22. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N.V. 9.

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.

K I E L - K A N A L
(KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerssen & Co.

RENSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN
Hempels Skibsfarver
INDENBORDS UDENBORDS



„Alpha“ Motoren
Leveres saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

„ROSSIA“

KØBENHAVN

tegnor

SØ- & TRANSPORT- FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages

ALLE ARTER FORSIKRINGER

til de billigst mulige

Præmier

★

AKTIEKAPITAL

6 MILLIONER KRONER

FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8

TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 30

FREDAG 22. JULI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

UDDANNELSEN TIL SØS

Efter at Loven om Navigationsundervisning Fredag Aften var bleven færdigbehandlet i Folketinget, hvor den havde faaet en lille Ændring, idet Lovens Ikrafttræden var bleven ændret til 1. August 1927, blev Loven i Lørdags behandlet og endelig vedtaget i Landstinget.

Kravet til den, der indstiller sig til Styrmandseksamen, bliver herefter mindst 4 Aars Sømandstjeneste efter det fyldte 15. Aar og deraf mindst 1½ Aar i søgaaende Sejlskib. Nærmere Regler for Fartsbetingelserne fastsættes ved kongelig Anordning. Det lykkes saaledes ikke at faa Kravet om den 2-aarige Sejlskibstid bibeholdt i den nye Lov.

Naar Kravet om Sejlskibuddannelse i samme Udstrækning som hidtil ikke har kunnet opretholdes og gennemføres, skyldes det jo den stadig fortsatte Nedgang i den danske Sejlskibsflaade, der har gjort det saa at sige umuligt for de unge Sømænd at faa den Uddannelse, Loven krævede, idet der nu kun er meget faa tilbage af de store danske Sejlskibe, der tidligere pløjede Søen.

Af andre Ændringer i Loven kan nævnes, at Sætte- og Fiskeskipperskolen i Thorshavn nedlægges og en Navigationskole oprettes i Stedet for, samt at en Sætte- og Fiskeskipperskole kan oprettes i Skagen.

Endelig bortfalder Kommunernes Pligt til at bære indtil Halvdelen af det aarlige Underskud ved Bogø, Marstal og Nordby Navigationsskoler; dette Underskud foranlediges ved Driften af Skibsførerafdelingerne ved disse Skoler.

TILBAGEBETALING AF SKAT

V i omtalte forleden, at Svenska Östasiatiska Companiet havde faaet tilbagebetalt Krigskonjunkturskat til et Beløb af 5½ Million Kroner, og anførte de Kommentarer, som N. H. & S. T. knyttede til denne Meddelelse. Bladet fremhævede heri den paa-faldende Forskel, der var paa den svenske Regerings Holdning overfor det svenske Selskab, og den Maade, hvorpaa Myndighederne i Norge optraadte overfor de norske Rederier i lignende Tilfælde.

En Indsender i det kendte svenske Skibsfartsblad »Svensk Flagg« udtaler imidlertid nu i den Anledning, at Forholdene for saa vidt synes at være ens i Norge og Sverige. Skattebeløbene er begge Steder blevet betalt, i Norge endda under en friere Form — som Depositum — og Beskatningens Retmæssighed er derefter gjort til Genstand for en Prøvelse ved Domstolene. I Sverige er Spørgsmaalet blevet afgjort for et Selskabs Vedkommende, førend der i Norge er faldet nogen Kendelse. Men, tilføjer han, Myndighederne i Sverige viser ikke paa nogen Maade mere Forstaaelse overfor Skibsfarten end Tilfældet er i Norge. Dette ses tydeligt af en Del af de af Rigsdagen i Løbet af sidste Aar vedtagne Forslag. Og hvorledes, spørger han, gik det med Krigsforsik-

rings-Kommissionens Overskud. Det blev anvendt til at betale Statens Husholdnings- og Brændselsudgifter, saa i Sverige kan man for saa vidt ikke have noget som helst imod at afstaa de svenske Statsmyndigheders Interesse for Skibsfarten til Norge.

Skibsfarten i Sverige synes saaledes ikke at have Statsmyndighedernes Interesse i højere Grad end Tilfældet er i Norge, og hvad Danmark angaar, kan man vel nok sige, at Forholdene er de samme, hvilket bl. a. klart fremgaar af den Maade, hvorpaa Spørgsmaalet om Havnetaksterne i Provinsen er blevet behandlet.

AMSTERDAM KONFERENCEN

The British Maritime Committee har for kort Tid siden holdt et Møde, paa hvilket man diskuterede Dagsordenen for den kommende Konference i Amsterdam. Dagsordenen vil bl. a. omfatte følgende Spørgsmaal: Tvungen Forsikring af Passagerer, Ratifikation af Bruxelles Konventionerne angaaende Begrænsning af Skibsrederes Ansvar, maritime Behæftelser og Forpligtelser, Konnossementer, stats-ejede Skibes Ukrænkelighed, Skadesløhedsbreve og gennemgaaende Konnossementer.

Medens britiske Skibsredere i det hele synes at anse Hovedtrækkene i Konventionen angaaende tvungen Forsikring af Passagerer for ret acceptable, vil danske Redere næppe gaa med til denne Konvention. Man kan ligeledes vente, at de vil modsætte sig en Lovfæstelse af Hague Reglerne, og det kan maaske uden Overdrivelse siges, at de ikke er Tilhængere af international Lovgivning paa dette Omraade, og efter hvad vi erfarer, er Rederiforeningerne i de andre skandinaviske Lande af samme Mening som deres danske Kolleger.

SEVILLAS HAVN — EN VERDENSHAVN

Sevilla med sine 300,000 Indbyggere er nu Spaniens næst største Handelsby. Trods dens Beliggenhed inde paa den andalusiske Lavsllette, 100 Kilometer fra Kysten, er den alligevel en udpræget Søfartsby, som aarligt anløbes af ca. 2000 Skibe, hvoraf en Fjerdepart er udenlandske.

Da Havnen imidlertid ikke har kunnet besørge Trafikken tilfredsstillende, har Staten nu bevilget 43 Millioner Pts. til Udvidelser, der skal være færdige om 4 Aar. Der skal fra Byens øvre Del graves et nyt Flodleje paa 150 Meters Bredde og 3200 Meters Længde, medens det nuværende Flodleje, som udgør Byens Havn, i Forbindelse med den nyindviede Kanal, antagelig bliver uddybet og lukket ved en Sluse paa 30 Meters Bredde og 11 Meters Dybde, hvorved Vandstanden i den mange Kilometer lange Havn bliver betydelig højere end nu, samtidig med at der bliver stillestaaende Vand. Sagkyndige paastaar, at Sevilla derved vil blive en af Verdens bedste Havne.

POLSKE KUL OVER GDYNIA

I Juni Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 65.579 T. Kul fra Gdynias Havn mod 72.240 T. i Maj Maaned.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

Danmark	18.916	T.
Sverige	41.110,5	»
Norge	2.200	»
Letland	2.022,5	»
Finland	1.330	»
	65.579,0	T.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

Ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i Juni Maaned 37 Skibe med 29.158 N.R.T. mod 44 Skibe med 36.976 N.R.T. i Maj Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 10 Skibe med 8.996 N.R.T. dansk Flag.

Samtlige Skibe indløb i Ballast med Undtagelse af 2 Skibe, der medbragte 29 Passagerer tilsammen, og samtlige Skibe med Undtagelse af de to fornævnte, der befordrede 558 Passagerer til Le Havre, udførte Kul.

BUGSERINGSTAKSTER I GÄVLE

Gävle Nya Stufveri Aktiebolag meddeler, at Selskabet, efter at det har faaet en ny Bugserbaad, ser sig i Stand til at udføre Bugsering og Forhaling til følgende Takster. De i Parentes staaende Tal angiver Nedsættelsen fra de tidligere gældende Takster:

Registertonnage indtil:

	600 Tons	6— 900	9— 1200	12— 1500	1500— 2000
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Bugsering i Ån Nyhamn og ved Fredrikskans .	30(10)	40(15)	60(15)	90(10)	100(25)
Fra Ån til Nyhamn og vice versa, ev. Svingning ved Houcken . .	48(12)	63(12)	75(15)	100(20)	120(20)
Fra Ån eller Nyhamn til Fredrikskans, Reden Karskår og vice versa	60(15)	75(15)	85(15)	105(25)	130(30)
Fra Fredrikskans til Reden og vice versa . . .	45(10)	65(10)	80(10)	90(10)	110(15)
Fra Gävle Havn gennem nordre eller søndre Løb	80(10)	105(15)	125(15)	145(15)	190(50)

Taksterne gælder for en Bugserbaad og naar der ikke er Ishindring.

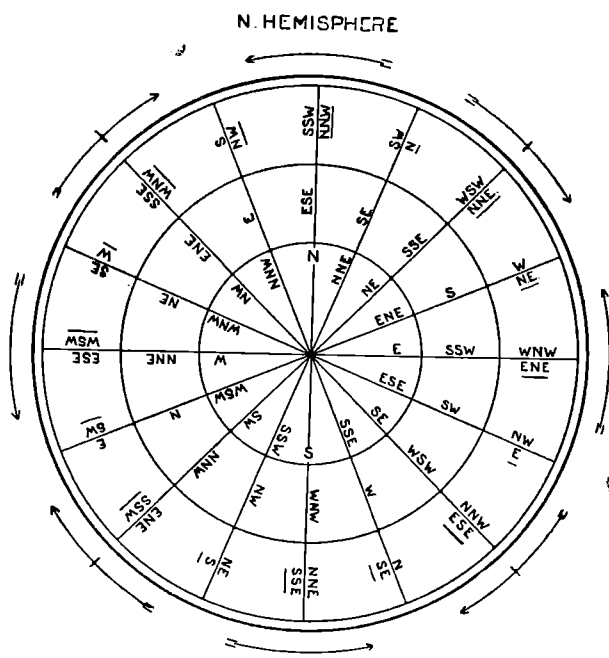
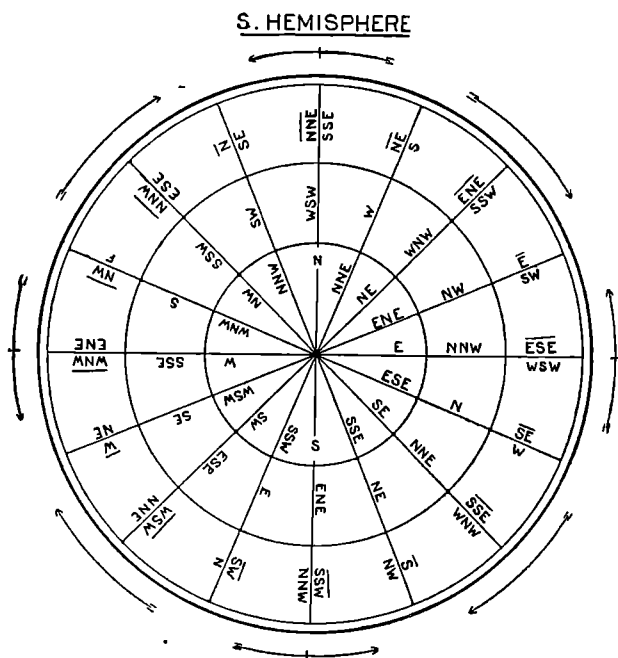
» LAWS OF STORMS «

Paa en Rejse i Efteraaret med s.s. »Nippon«, Kaptajn Zinnerström, sad jeg en Aften, fortæller Kaptajn Gustaf von Horn i »Svensk Flagg«, og bladede i Kaptajns Lommebog, der indeholdt mange udmærkede Ting, Erfaringer fra en lang praktisk Tjeneste paa Søen. Hvad der imidlertid særligt tiltrak sig min

sammenstillet de Erfaringer, han havde høstet med Hensyn til Storme, som nærmede sig, og som lykkeligt var overstaaede.

Det er disse Optegnelser, han sluttelig har sammenstillet i hosstaaende grafiske Fremstilling.

Vedtegningen og et Eksempel anføres nedenfor:



Opmærksomhed, var en Notits med Overskrift: »Laws of Storms«. Den gengives med Kaptajn Zinnerströms Tilladelse, men jeg maa dog forudskikke, at den ikke indeholder noget absolut nyt. Hvad der derimod er meget interessant, er den praktiske Sammenstilling af allerede kendte Regler til Undgaelse af et Stormcenter.

Kaptajnen fortalte, at han havde erhvervet Sammenstillingen fra en engelsk Sømand, som han nogle Aar i Forvejen havde truffet i Vladivostock. Den Paa-gældende havde i næsten 30 Aar opholdt sig i det fjerne Østen og paa sine Rejser i Stillehavet optegnet og

Inner Circle: Direction of Wind.
 Second Circle: Bearing of Storm Centre.
 Outer Circle: Course to steer to avoid Centre.
 Red Course indicates the dangerous semi Circle.
Example: North Latitude. Wind north, Stormcentre will bear E.S.E. If the wind veers with black arrow steer black course S.S.W., but if wind veers with red arrow, steer red course N.N.W. in order to avoid storm centre.

Anm. I Figureerne er af tekniske Grunde red course betegnet ved en Linje over Bogstavbetegnelsen og red arrow ved en Tverstreg over Pilen.

LLOYDS REGISTER BOOK 1927—28

Den nye Udgave af Lloyds Register Book for 1927—28 er nylig udkommet og indeholder som sædvanlig Detailler angaaende alle søgaaende Skibe paa 100 Tons og derover samt desuden angaaende de Jern- og Staal-skibe, der sejler paa de store Søer i Nordamerika. Bogen giver Oplysning om ialt 33,000 Dampskibe, Motorskibe og Sejlskibe og indeholder desuden en Mængde andre Oplysninger af Interesse for Skibsfarten, som f. Eks. alle søgaaende Skibes Signalbogstaver, Post- og Telegramadresse paa alle Skibsbyggere og Marineingeniører i Verden samt paa alle Firmaer, der har med Skibsfart at gøre, Detailler angaaende Tørdokke, Flydedokke og Havne, Oplysninger om Hastigheden for Handelsskibe, der løber 12 Knob eller mere samt om Dødvægt og Lastevne af Fragtdampere og Motorskibe, Lister over Tankbaade, over Redere samt Navne og Tonnage af deres Skibe etc.

En Afdeling af Bogen bringer en Række statistiske Tabeller af stor Interesse.

I Løbet af det sidste Aar er Dampskibs- og Motorskibstonnagen forøget med 595,365 Tons, medens Sejlskibstonnagen er gaaet tilbage med 186,825 Tons, saaledes at Nettoforøgelsen af Verdenstonnagen andrager 408,540 Tons. For Aaret fra Juni 1925 til Juni 1926 androg Nettoforøgelsen 142,952 Tons.

De Lande, der viser størst Stigning, er Tyskland og Italien, hvor Forøgelsen andrager henholdsvis 252,128 og 242,753 Tons. Tonnagen for de Forenede Staters Handelsflaade viser en Nedgang af 208,489 Tons, hvilket skyldes det store Antal Skibe, der er blevet hugget op. Storbritannien og Irland viser en Tilbagegang paa 90,775 Tons mod en Nedgang paa 40,914 Tons det foregaaende Aar.

Nedenstaaende Tabel giver en Sammenligning mellem Dampskibs- og Motorskibstonnagen i Juni 1914 og Juni 1927.

Land	1914	1927	Forskel
Storbritann. og Irland	18,892,000	19,179,000	+ 287,000
Brit. Kolonier	1,632,000	2,699,000	+ 1,067,000
Danmark	770,000	1,032,000	+ 262,000
Frankrig	1,922,000	3,362,000	+ 1,440,000
Tyskland	5,135,000	3,320,000	÷ 1,815,000
Grækenland	821,000	1,026,000	+ 205,000
Holland	1,472,000	2,645,000	+ 1,173,000
Italien	1,430,000	3,396,000	+ 1,966,000
Japan	1,708,000	4,033,000	+ 2,325,000
Norge	1,957,000	2,803,000	+ 846,000
Spanien	884,000	1,136,000	+ 252,000
Sverige	1,015,000	1,329,000	+ 314,000
U.S.A. (Ocean)	2,027,000	11,171,000	+ 9,144,000

Land	1914	1927	Forskel
U.S.A. (Indsø)	2,260,000	2,435,000	+ 175,000
Andre Lande	3,479,000	3,701,000	+ 222,000
Ialt	45,404,000	63,267,000	+ 17,863,000

Nettoforøgelsen i Løbet af de 13 Aar 1914—1927 andrager 17,863,000 Tons eller 39½ pCt. af Tonnagen før Krigen. I Løbet af de 13 Aar fra 1901 til 1914 androg Nettoforøgelsen 21,395,000 Tons eller 47,1 pCt. af den i 1901 eksisterende Tonnage.

De største Stigninger viser U. S. A., næsten 9½ Million Tons, Japan næsten 2½ Million, Italien 1,966,000 Tons, Frankrig 1,440,000 Tons, Holland 1,173,000 Tons og de britiske Dominions 1,067,000 Tons. Tonnage-Forøgelsen for Storbritannien og Irland, 287,000 Tons, andrager kun 1½ pCt. af deres Tonnage i 1914, medens den samlede Tonnage-Forøgelse for de andre Lande androg over 66¼ pCt. af den Tonnage disse Lande ejede før Krigen.

I 1914 ejede Storbritannien og Irland 41,6 pCt. af Verdens samlede Dampskibs- og Motorskibstonnage, men som Følge af den stærke Stigning, der siden Krigen har været for de andre Landes Tonnage, er Storbritanniens Andel i Verdenstonnagen faldet til 30,3 pCt. For de nedennævnte syv Stater stillede Forholdet sig saaledes:—

	1914	1917
U.S.A.	9,4	21,6
Japan	3,8	6,4
Italien	3,1	5,4
Frankrig	4,2	5,3
Tyskland	11,3	5,2
Norge	4,3	4,4
Holland	3,2	4,2

Sejlskibstonnagen

Tilbagegangen i Sejlskibstonnagen siden Juni 1914 andrager ca. 2,055,000 Tons brutto, og den samlede Sejlskibsflaades Tonnage andrager nu mindre end 3 pCt. af Verdenstonnagen. Af Verdens Sejlskibstonnage er 979,000 Tons eller mere end 50 pCt. af den samlede Tonnage amerikansk. Derefter følger Storbritannien og Irland med 130,000 Tons, Frankrig med 108,000 Tons, Canada med 104,000 Tons og Italien med 88,000 Tons. Hvis man fradrager Pramme og andre Fartøjer, der almindeligvis bugseres, beløber den samlede Verdenstonnage af virkelige Sejlskibe sig kun til ca. 1,153,000 Tons, af hvilke U.S.A. ejer 410,000 Tons eller omtrent 35½ pCt. af den samlede Tonnage.

SKALKNING AF LUGER

En Landsretsdom

Skibsfører Peter Jensen Holm, Fører af Galeasen »Kaj« af Lemvig, har været sigtet for Overtrædelse af Søloven, idet han paa Rejse fra Aalborg til Lemvig i December Maaned 1925 havde undladt paa befaleet Maade at skalke Skibets Luger og i Stedet for anbragt en Kasse over Lugehullerne, over hvilken Kasse, der var anbragt Presseninger, som var paa-sømmet Kassen.

Galeasen blev paa Rejsen udsat for Isskruning og grundstødte som Følge deraf i Gjøl Bredning, hvilket foraarsagede Lækage, saaledes at der løb Vand ind i Lasten. Skibsføreren hævdede, at Forlugen var tæt i sig selv og ydermere dækket med Pressenning, som hindrede Vandet i at trænge ind. Om Storlugen var anbragt en ca. 1 Meter høj Ramme, der sluttede fuldstændig til Lugekarmen, samt at der over Rammen først var lagt Dæksler og derover to Presseninger. Han forklarede endvidere, at det Vand, der ved den paagældende Lejlighed var trængt ind i Lasten, ikke var trængt ind ved Lugerne, men mellem to Planker agter over Styrbord, mellem hvilket Værket var ble-

ven revet ud af Naaderne som Følge af Isskruningen.

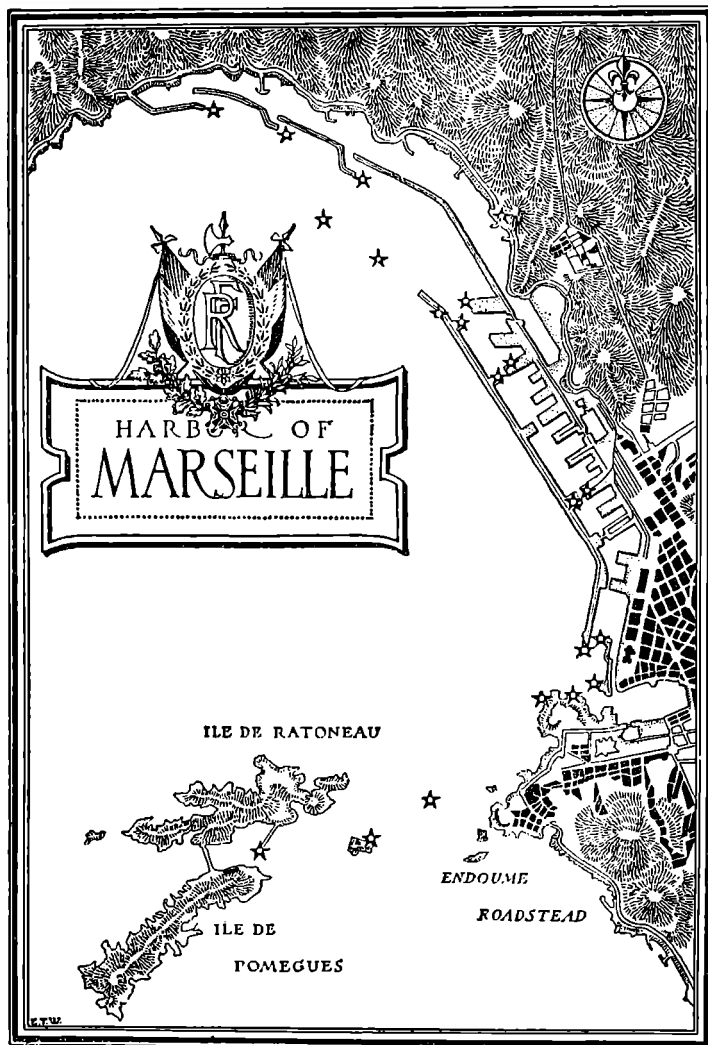
Ved Aalborg Søret blev Skibsfører Holm frifunden, men Sagen gik videre til Vestre Landsret, der nu har afsagt Dom i Sagen.

I Dommen udtales, ifølge Ærø Avis, at den i dette Tilfælde anvendte Fremgangsmaade, der er hyppigt anvendt, findes at være fuldt betryggende, da Søloven ikke stiller bestemte Krav med Hensyn til Skalkning, men kun kræver, at Lugerne skal »forsvarligt lukkes og skalkes«. Skibsfører Holm blev derfor frifunden og Sagens Omkostninger paalagdes det Offentlige.

LOSNING AF KUL I HALMSTAD

Sveriges Redareforening meddeler, at ifølge Oplysninger, modtagne fra Halmstads Stufveri Aktiebolag er Taksten for Losning af Kul i Halmstad fra og med den 15. Juli nedsat fra 105 til 100 Øre pr. Ton. I Taksten er alle Omkostninger med Undtagelse af Ulykkesforsikring indbefattet. Denne debiteres som hidtil med 2 pCt.

Gargoyle Marine Olier kan erholdes i over 300 af de største Havne Verden over.



Gargoyle Marine Olier føres i nøjagtig ens Kvalitet over hele Verden.

62.380.376 gross Tonnage

Efter 1925—26 Udgaven af Lloyd's Register fandtes der af Baade paa 100 Tons og derover

50.566.029 med Dampmaskiner
9.100.274 » Dampturbiner
2.714.073 » Dieselmotorer

Enhver Reder, Kaptajn eller Master, der har sin Del af Ansvaret for de 62 Millioner Tonnage, har Interesse af korrekt Smøring.

Vacuum Oil Company har i mange Aar indtaget den ledende Stilling som Specialist i Kvalitetsolier for baade Damp- og Motorskibe. I alle de store Havne Verden over vil

De træffe en Repræsentant for Vacuum Oil Company.

Han vil kunne fortælle Dem:

- 1) Hvilken Gargoyle Olie der er den rette til Deres Maskine,
- 2) Hvorledes den med størst Fordeel kan anvendes,
- 3) Om Vacuum Oil Company's Marine Kontrakter, hvorved De kan købe det samme Olie-mærke i nøjagtig samme Kvalitet i alle Havne — og med Betaling, hvor De ønsker det.

Skriv til os og lad os indføre korrekt Smøring i Deres Skib.



Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN

C H A R T E R E R S A G E N T S

Nordisk Skibsrederforenings Repræsentant i Huelva har ved tidligere Lejligheder gjort opmærksom paa det uheldige i, at Huelva Certepartier ofte stipulerer, at Skibet skal benytte Befragternes eller Modtagernes Agenter. Det ser ud til, at det er vanskeligt at faa denne urimelige Bestemmelse væk. Repræsentanten antager imidlertid, at Rederorganisationerne fortsætter deres Bestræbelser for at hidføre en Ændring af dette uheldige Forhold.

»Jeg har haft en lang Samtale med en Kaptajn — indberetter samme Agent — hvis Skib nu laster en fuld Last af Malm, og som er bundet til en Mægler, hvis Regnskaber jeg tidligere flere Gange uden Resultat har reklameret imod. Certepartiet bestemmer en Bøde paa Frs. 500.— hvis Rederiet ikke benytter Befragternes Mægler. Denne Bøde udgør efter

Kursen i Dag Pts. 111,50. Hvis Rederiet for at undgaa at overlade Skibets Forretninger til Befragternes Agent betaler dette Beløb, vil det antagelig ved Overenskomst kunne ansætte sin egen Mægler for Ptas 250.— mens Befragternes Mæglere i Henhold til sin Tarif vil forlange Ptas 562,50. Foruden paa Mæglersalæret vil et nogenlunde lignende Beløb kunne indspares paa andre Poster i Regnskabet, saa Resultatet bliver at ved at betale ovennævnte Bøde paa Ptas. 111,50, at Rederiet i mange Tilfælde i Virkeligheden sparer Ptas. 388,50.

Det vil derfor forstaas, at det ofte vil svare sig for Rederne at betale den i Certepartiet fastsatte Bøde og arrangere sig med sin egen Mægler til at varetage Skibets Interesser.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, d. 19. Juli 1927.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet skiftet Karakter. — Østen og La Plata har kunnet opvise en betydelig større Aktivitet og forbedrede Rater; Montreal tildels ligesaa, medens udgaaende til Middelhavet og Østersøen er faldet tilbage. — Tonnagen tilbydes i for rigeligt Maal, og 2/3000 Tonnere maa konkurrere med 6/9000 Tonnere. — Der skal yderst lidt til for at ødelægge et oplagt Marked. Som Regel er der altid flere prompte Baade, som absolut skal sluttes, end der er presserende Laster, og Befragterne er ikke bange for at refusere den ene Baad efter den anden for en minimal Fragtdifference. — Nu spiller en 6d. à 1/- pr. Stdr. eller Favn ingen Rolle for Befragtere eller Modtagere, som desuden skal tjene paa Lastning/Losning, Despatch og mange andre Ting, hvorimod netop den sidste 6d. eller 1/- gør en stor Forskel for Rederen, naar Marginen er saa lille i Forvejen. — Kulrater i alle Retninger er meget smaa, og Kainit, Cement etc. over til Staterne ogsaa svært daarligere. — Kunde bare La Plata igen rettes op og Østens Markeder fortsætte Fremgangen, er der endnu Chance for en tilfredsstillende Udvikling af de oversøiske Markeder i den første Maaned eller to. — For Lastning udover Høsten er Montreal-Befragterne ivrige nok til at slutte, og nogle faa Befragtninger er kommet istand; men mere end 15 c. maa der absolut regnes med pr. Oktober/November, og de som allerede har været saa forsynlige at sikre en Ladning eller to, kommer antagelig (forhaabentlig) til at fortryde det. — Nogen Oplægning i større Stil bliver vi forhaabentlig skaanet for, men det er dog et stort Spørgsmaal, om en delvis Oplægning ikke vilde være det rigtigste. — Det gælder, nu som før, kun om at blive enige om en bestemt Oplægningsplan, men er der Chancer for, at en saadan Plan nogensinde ser Dagens Lys?

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er midlertidig lidt svagere. — Købmændene forsøger sig frem, og naar det lykkes at faa en efter deres Mening billig Baad — det lykkes desværre altfor hyppigt — udbasuneres denne Befragtning til alle Verdens Hjørner. — Naar en Reder slutter fordelagtigt benyttes denne Taktik sjældnere; tværtimod lader det til at være en Æressag at holde Befragtningen hemmelig, saa Kollegaerne ikke skal faa det at vide, og maaske blive misundelige. — *Gode Afslutninger kan ikke publiceres stærkt nok!* Propsfragterne Sydfinland West Hartlepool—Hull, som en Overgang var oppe i 44/—45/-, er nu nede i 41/- og Pulpwood Sydfinland/Calais kan ikke komme over 38/6d. med 1/- extra Rouen. — Alle DBB Laster til Antwerpen Bryssel etc. gaar til meget rimelige Rater til Trods for den alt andet end gode Sammensætning. — Til skot-

ske Havne sluttes hovedsagelig engelske Baade paa meget rimelige Vilkaar, men den gode Komposition og rimelige Lossepris, samt gode Expedition opvejer Differencen. — Smaa Laster paa 600 Stds. Brahestad/Dunkirk udbydes til kun 44/-, og lignende Umeå/Dunkirk 43/-.

1500 Fv. middle Finland Hull er gjort til 43/-. 1600 Fv. Björkö Dunkirk 37/-. 1100 Fv. Björkö Cardiff 49/-. 1000 Fv. Luleå W. Hartlepool el. Immingham 51/-. 650 Fv. Jacobstad Boness 45/-. 1000 stds. Trångsund Hull 43/6, 725 stds. Råfsö Ostende 43/-, 625 stds. Trångsund Atwerpen 43/-, 750 stds. Wasklot London 45/-, 650 stds. Haukipudas London 47/6, 280 stds. Rauma Hull 52/6, 1000 stds. Fredrikshamn Grangemouth 39/-.

Hvidehavet og Canada udbyder rigeligt med Laster, men meget bliver der ikke gjort, og Raterne er uforandret.

KUL, KOKS etc.

Østkyst/god Dansk betaler 5/6d.—5/9d. op til 3/2000 Tonnere, 6/3d. for mindre Baade. — Hull/Helsingfors 15/2000 Koks 7/3, Goole/Odense 6/3d. 1500 Kul; Tyne/Gøteborg 6/-, Forth/Malmø 6/-, 6/3; London Koks København 7/6 7/9d. Tyne/København 8/-, Rotterdam/København 7/6 7/9d., Rotterdam/Malmø 5/6d., 2750 T. Kul; Danzig/Danmark 6/6d. 6/9d. 15/2000 T.; Wales Oslo 6/6d.; Wales København/Helsingør 5/4½d., Wales/Stettin 6/6d. 6/9d. Bunkerpriserne er meget rimelige og vistnok saa langt nede som det kan ventes. — Gode Østkyst 15/3d.—14/6d., Best admiralty 18/9d. 18/3d.

MIDDELHAVET etc.

Kulnoteringerne for større Baade er fortsat meget sløje. — Østkyst Wales/Genoa range er ikke værd over 7/6d. 7/9d. 6/8000 T., 8/—8/6d., 4/5000 T., og 9/—10/- 2/3500 T. Tyne/Gibraltar 8/—8/6d., Lisbon 8/6 9/-, Barcelona 12/—13/6d., Marseille 9/6d., Constantinople 10/-, Valencia 1700 T. 15/-, Øerne 9/—9/3d, Rotterdam noterer 13/- Braila, 8/6d. Genoa, Marseille 9/6d., Barcelona 11/6d. 12/-, Øerne 8/6d. 9/-. — Hjemgaaende fra Middelhavet er uden nogensomhelst Forandring til det Bedre. — Noteringerne er bl. a. Sfax/Bristol 9/-, Ipswich 9/-, Honfleur 6/6d., La Pallice 6/-, Bona/Neufahrwasser 9/-, Sicilien/Tyne Svovl 9/—10/-, Alexandria/Hull 9/3d., Leith/Dundee 10/3d., Sortehavet/Kontinentet 11/6d. med Optioner. Poti eller Nicolaieff/U.S.A. \$3.50 med hurtige Expeditioner, Rotterdam 12/- 400 Losning og despatch money; Genoa 9/-, Donau/A./H. 15/6 16/-, tre Danske ca. 18/-.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Hamburg-Weser/Syd Atlantic betaler ca. \$3.10. Gulfen \$3.15 med noget lignende fra Antwerpen. Wa-

DANSK SEJLSKIBS-REDERIFORENINGS GENERALFORSAMLING

Rederiforeningen for de større Sejlskibe »Danmarks Sejlskibs-Rederiforening« afholdt den 9. Juli Generalforsamling i Svendborg, hvor en Række kendte Sejlskibsredere havde givet Møde. Endvidere deltog som sædvanligt Kontorchef *Emil Krogh* fra Handelsministeriet.

Formanden, Skibsreder *Erik B. Kromann*, Marstal, bød Velkommen og mindedes de to Bestyrelsesmedlemmer, der var afgaaet ved Døden i Aarets Løb, Konsul *C. P. Lund* og Skibsreder *Damkier Petersen*, Kolding.

Efter at Landsretssagfører *Elmquist* var valgt til Dirigent, aflagde Formanden Beretning, idet han omtalte Udmeldelsen af Fællesrepræsentationen og Søfartsraadets Forhandlinger om Nedsættelse af Havnetaksterne, Ønskerne om Ophævelse af Konsulatsafgifterne og Spørgsmaalet om Bemandingsskala, hvorved man antageligt slipper for Lovbestemmelser.

Statsstøtten til Sejlskibsfarten

Formanden gav derefter en Redegørelse for det Arbejde, der førte til den nu vedtagne Støtte til Sejlskibsfarten. Rigsdagen havde modtaget den konservative Gruppens Forslag med megen Velvilje. Det var som bekendt Grosserer *Halfdan Henriksen*, der havde taget Initiativet hertil. Sejlskibsrederne skylder alle, der har medvirket til Lovens Vedtagelse, megen Tak. Det var jo Laan og ikke Understøttelse, man ønskede, og det er derfor Foreningens Haab, at Loven maa komme til at virke efter sin Hensigt, ligesom det maa være en Æressag for alle, der faar disse

Laan, at opfylde Forpligtelserne, saaledes at Staten intet Tab lider derved. Forsamlingen sluttede sig til Formandens Udtalelser ved at rejse sig.

I Tilslutning til Beretningen omtalte Formanden Ulykkesforsikringsloven, hvor der i Sejlskibsafdelingen er et stort Underskud, der bl. a. dækkes ved Hjælp fra Statens Side.

Endelig omtaltes den løbende Konflikt med Sømændene, der som bekendt ikke har generet Sejlskibsfarten synderligt, men der er nu optaget Forhandlinger for at faa Konflikten ud af Verden.

Sejlskibsuuddannelsen

Spørgsmaalet om de vordende Navigatorers Sejlskibsuuddannelse har jo staaet paa Dagsordenen de sidste Par Aar, og har nu faaet Udtryk i et Forslag om Ændringer til Loven om Navigationsundervisningen. Paa Generalforsamlingen førtes nogen Diskussion om denne Sag og man var enige om, at det er beklageligt, hvis Forslaget om Uddannelsesstiden i Sejlskibe nedsættes fra 2 Aar til 1½ Aar, og særlig hvis det hidtil lovbestemte Matrosaar bortfalder.

Bestyrelsesvalg

Til Bestyrelsen valgtes Skibsreder *Erik B. Kromann*, Marstal, og *Zacharias Jacobsen*, Troense, samt nyvalgte Skibsrederne *C. E. Petersen*, Thurø, og *A. Petersen*, Marstal.

Formanden sluttede Generalforsamlingen med at udtale Haabet om, at Sejlskibsfarten efter den lange Tid i Bølgedalen maatte komme ud for opadgaaende Tider, saaledes at Erhvervet kunde blive lønnende.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbninger

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri* paa Refshaleøen sattes i Torsdags et Dieselmotorskib Værftets Byggenummer 350, til *Klaveness Dampskibsktiefelskab*, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 375' 0" × 53' 6" × 36' 0", og Bæreevnen er ca. 7500 Tons d. w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3000 I.H. K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Siljestad«.

Fra *Burmeister & Wain's Maskin-Skibsbyggeris Strandgade-Værft* er søsat en Lasdamper, Værftets Byggenummer 185, bygget for *Dampskibsselskabet »Torm«s Regning*. Skibet bygges til *British Corporations Klasse B. S.* og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er: 250'—0" × 38'—6" × 17'—6" og Bæreevnen er ca. 2400 Tons d. w. Maskineriet er en 3-Gangs Ekspansionsmaskine. Skibets Hastighed 9 Knob.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, Skibet fik Navnet »Aslaug«.

(Fragtmarkedet fortsat.)

les/Staterne 7/9d. 8/-, Montreal 7/—7/6d. 1000 fri Losning.

Montreal hjemgaaende er lidt bedre. — For ultimo Juli/tidlig August indikeres 10/11 c. A./R., 14/14½ c. Middelhavet, med 17½ c. September og 19 c. Oktober November; Montreal/3 Østnorske 16/17 c., 3 Danske/Svenske ca. 18 c., Baltimore/River Plate sluttes til \$3.50 3/60. Vestitalien ca. \$2 (10,000 Tonnere) og Cuba/U.K. Cont. 17/3 18/3 1/2 Lossehavne, 5/7000 T.; 19/6 3500 Tonnere; Gulf/Grækenland 22½/23½ c. 1/2 Lossehavne, h.g.; Gulf/Murmansk 10 c. Bomuld, Gulf/Danmark ca. \$6.50 Oliekager, Gulf/U.K. 130/- og Vestitalien 132/6d., 137/6, Pitchpine. — Caseoil Gulf/Kina 28 c. Basis een Havn, Bomuld Japan 13 c. — Scrapiron kan faaes fra Montreal, Havana, Gulfen og Baltimore til Danzig — Genoa — Stettin etc.; og Fosfat Tampa — tyske/svenske Havne udbydes for Lastning over Høsten.

Fra Nord Pacific er gjort en Del over Aug./Oktober til Rater fra 32/6d. ned til 30/-.

SYD AMERIKA

Wales/Rio ses sluttet til 12/6d., Montevideo 13/-, Bahia Blanca 13/6d., Rosario 14/6d. og Hull/Montevideo 13/3d.; Rotterdam/Buenos Aires indikerer 13/-. — I de allersidste Dage har Kornfragterne rettet sig

lidt; 20/6d. 21/- betales for Juli/August, og senere Positioner betinger mere, men Befragterne er ikke for ivrige, og jo længere de kan holde det gaaende, desto bedre.

Daglig tilføres der Markedet ny Tonnage, og de prompte usluttede Baade maa tage, hvad Befragterne finder for godt at betale.

Salpeter fra Chile sluttes til 30/—32/6d. Middelhavet og 28/- U.K. Cont.

ØSTEN

Australien er forretningsløs og Burmah/U.K. Cont. har faaet Baade til 20/- pr. Ton d.w. — Vladivostok/Rotterdam Hamburg har taget en hel Del Tonnage til 32/6 prompt og 33/9d. November/December/Januar; 1/3d. mere for skandinaviske Optioner. — Majs Syd Afrika/U.K. Cont. har betalt 25/- Oktober Lastning mod 23/6 Aug./Septbr., og Kul Durban/Singapore — Penang 13/6—14/6d.

TIMECHARTER

Transatlantic, Rejse over, \$2, 4800 T., \$2.10, 3100 T. — For Fart paa Østen, Lev. Japan er sluttet en 10,000 T. til 3/9, og i Pacific Trade 9725 T. \$1.15. — Europæisk Fart indikerer 5/3d. for 3500 T., 4/6d. 4/5000 T. og 6/- 2500 T.

POSITIONSLISTE PR. 18. JULI 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Bjørkø 15.7.
 s.s. *Aalborghus*, Rasmussen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Archangel 13.7. til Kings Lynn.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 8.7. til Suez.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. London 9.7.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Oporto 12.7. til Kbhvn.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Santa Fé 7.7.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Søderhamn 17.7.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Havanna 16.7. til Tampa.
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Buenos Aires 30.6.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon 2.7. til Bahia Blanca.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Sarpsborg 15.7.
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. Rotterdam 17.7.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Helsingør 15.7. til Frederikshavn.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. New York 13.7.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Holtenau 18.7. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Batu Pahat 16.7. til Yawata.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Capetown 5.7. p. R. t. Fremantle.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Ivigtut 15.7. til Kbhvn.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rute.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. & Kbhvn.-Mariagerfjord Rute.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Rute.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Trångsund 15.7.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kaivisto 16.7.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Lovisa 10.7.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Holtenau 16.7. p. R. t. Windau.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Melbourne 16.7.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Aberdeen 16.7.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Rute.
 s.s. *Botnenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Antwerpen 16.7.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. København 18.7.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Holtenau 17.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Holtenau 18.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Aarhus 16.7.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Danzig 11.7.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Sunderland 17.7.
 s.s. *Børglum*, Lund, afg. Philadelphia 9.7.

C

s.s. *C. P. A Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Rute.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio 24.6. til Kbhvn.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Rute.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. Hamborg 17.7.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Noronha 5.7.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Rute.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Trångsund, 10.7.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Boston 18.7.
 s.s. *Cyril*, Schmidt, pass. Gibraltar 14.7. p. R. t. Nørresundby.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Rute.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Newcastle 15.7. til Vestafrika.
 s.s. *Danefelt*, Voss, pass. Brunsbüttel 17.7. p. R. t. London.
 s.s. *Danevirke*, Slage, ank. Danzig 11.7.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Las Palmas 1.7. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Moji 16.7.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Vancouver, 17.7.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Rute.
 s.s. *Douro*, Aggerholm, ank. Kbhvn. 17.7.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Rute.

m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Rute.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. London 15.7. til Leningrad.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Catania 18.7. til Palermo.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Ziguenchor 10.7. til Rotterdam.
 s.s. *Ella*, oplagt
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Hull 12.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Skagen 16.7.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Hull 15.7.
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. Piteå 14.7. til Gijon.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, ank. Domsjö 16.7.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielerkanalen 13.7. p. R. t. Coruna.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Kbhvn. 18.7. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Rute.
 s.s. *Esther Maria*, Borch Clausen, ank. Bristol 1.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Liverpool 16.7.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. Kbhvn. 17.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, ank. Kbhvn. 15.7.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Kbhvn. 16.7. til Reval.
 s.s. *Feddy*, Matthiesen, ank. Rügenwalde 13.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Dok i Kiel siden 10.6.
 s.s. *Fiona*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, afg. Nørresundby 17.7. til Middlesbrough.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Rute.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. New York 13.7. til Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Brunsbüttel 17.7.
 s.s. *Fredensborg*, Sønnichsen, ank. Rotterdam 15.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 15.7. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 16.7.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Rute.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Swansea 13.7. til Madeira.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Rute.
 s.s. *Gautatur*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 16.7. p. R. t. Hull.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. New York 13.7.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Lovisa 17.7.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 18.7.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Bordeaux 16.7. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Riga 15.7.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Santos 16.7.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Gefle 15.7.
 s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Vejle 16.7.
 s.s. *Hebe*, Kolster, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Rute.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 16.7.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. London 19.7.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Sukkertoppen 11.7.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 18.7. til Kbhvn.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Nielsen, ank. Manchester 15.7.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Rute.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Colon 9.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Kbhvn. 16.7.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Galatz 5.7.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Rute.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Bamble 2.7. til U. S. A.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Rute.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Rute.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Makslahti 14.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. Juli 1927.

London	18,15	Madrid	64,10
New York	374,50	Amsterdam	150,10
Berlin	89,00	Stockholm	100,25
Paris	14,80	Oslo	96,65
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,15	Prag	11,11
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE**Aarhus:**

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schoue. Stats Tlf. 17.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikant af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

HELSINGØR

DANSKE REDERES
ULYKKEFORSIKRINGS-
FORBUND

AMALIEGADE 33

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring
af

Skibsbesætninger

*

KØBENHAVN

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
henved 10.000.000 Kr. aarlig.

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL
TELEF.: CENTRAL 770

J. E. GRANZOW NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasser

BUNKERKUL- & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasser

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

KØBENHAVN

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK
HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSDGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

GHENT

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-ÅRSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } »Lamberts
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings }

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } »Lambros,
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street } »Lamberts
West Hartlepool, Victoria Terrace }

GLASGOW, 78, St. Vincent Street } »Lamberts
Methil, 82, East High Street }

HULL, Prudential Buildings »Lambros

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } »Lambros,
Immingham, Dock Offices } Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

AMSTERDAM

VINKE & CO.
AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

LONDON

WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFET

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE
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.

ROTTERDAM

m.s. *Java*, Hjernum, ank. Port Said 17.7.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. St. John 13.7.
 s.s. *Jolantha*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Rute.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Las Palmas 10.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Montreal 13.7. til Bermudas.
 s.s. *Jungshoved* Bercholt, afg. Fowey 7.7.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Bangkok 16.7. til Singapore.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Rute.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Beckton 16.7.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Savannah 7.7. til London.
 s.s. *Kalø*, Andersen, ank. Leningrad 17.7.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Nakskov 17.7.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Albany W. A. 29.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Rute.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kbhvn. 18.7. p. R. t. London.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Aarhus 15.7. til Vilajoki.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Rute.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Rute.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Dublin 8.7.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Birkenhead 2.7.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Port Said 14.7. til London.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Aberdeen 9.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Gøteborg 17.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Southhampton 8.7.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 15.7.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Raumo 15.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 7.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Rute.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Rute.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hongkong 18.7.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Rochefort 13.7.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Rouen 11.7.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Rute.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kbhvn. 15.7.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Trangsund 16.7.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Aabenraa 17.7. til Swansea.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 14.7. til Key West f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Kbhvn. 18.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 18.7. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Rute.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Cherbourg 15.7.
 s.s. *Natal*, Madsen afg. Singapore 9.7.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 10.7. til Skandinavien.
 s.s. *Nidaros*, Ankersen, Kbhvn.-Riga Rute.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Rute.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Nuevitas 17.7.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Rute.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Rute.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sunderland 15.7.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Raaschou, afg. Rio 15.7. til Kbhvn.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Montreal 27.6. til Wasa, pass. Kbhvn.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbhvn. 10.7. til vestnorske Havne med Turister.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Montreal 17.4. til Norfolk.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Azorerne 10.7. til St. Thomas.
 s.s. *Parana*, Lund, ank. Jacksonville 17.7.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Rute.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Teneriffe 13.7. til Key West.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Capetown 14.7. til Fremantle.

s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Trangsund 8.7.
 s.s. *Polonia*, Topp, afg. Las Palmas 16.7. til Casablanca.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rute.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leith 14.7.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rute.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Rute.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rouen 15.7.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Garston 10.7.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rute.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Antwerpen 17.7.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 13.7. til New York.
 s.s. *Scotia* Rosbæk, afg. Danzig 19.7. til Kbhvn.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Bordeaux 15.7.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 15.7. til Colombo.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Panama Kanal 6.7. til Los Angeles.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Aarhus 18.7. til Middelfart.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Leningrad 13.7.
 s.s. *Simone*, Albertsen, pass. Brunsbüttel 16.7. til Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 17.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Bremen 16.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 12.7.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. London 9.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Rute.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Holtenau 16.7.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Walkom 16.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Vera Cruz 11.7. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Ballangen 16.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth afg. Montreal 8.7. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 15.7. til Manchester.
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Danzig 18.7. til London.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Danzig 16.7.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, afg. Kovda 14.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, Kbhvn.-Bogense-Vejle Rute

T

s.s. *Taarnborg*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 16.7.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 8.7.
 m.s. *Tacoma*, Røder ank. Yokohama 14.7.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 14.7. til Charleston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus Rute.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn 16.7. til Danzig.
 s.s. *Tjaldur*, Snedker, ank. Kbhvn. 18.7.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tunis 16.7. til Marseille.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. St. Thomas 13.7. til Hamburg.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Rute.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Garston 16.7.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Reval 18.7. til Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Sørnæs 18.7. til Rotterdam.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen afg. København 14.7. til Havre.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Urantenborg*, Rise, ank. Kbhvn. 12.7.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Antwerpen 4.7.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 18.7. til Nakskov.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Philadelphia 12.7.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Calais 17.7.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 12.7. til Ivigtut.
 s.s. *Viborg*, Hansen, ank. Sandvik 16.7.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Horsens 14.7.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimby Rute.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Pachacamac 8.7. til Dublin.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Danzig 17.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 11.7.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Rute.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Savannah 16.7.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Rute.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 8.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Lødingen 11.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Telefoner { Grimsby No. 621
 { Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLALER:

69 Princess Manchester
 7 Chapel Street Liverpool
 1 Cannon Street Birmingham
 24 Charles Street Bradford
 »York House 5/7, St.
 Mary Axe London
 Corn Exch. Chambers,
 Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
 LONDON, E. C. 3
 TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE
 HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHOF 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR

WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMAKLER VOSS"
 TELEFON: 79

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
 Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsgenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TF.: 1585-5886. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
REFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULERSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, 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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegrejer

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELEMMER:

Koivisto (Björkö).....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	Telegr.-Adr.:	"Mittler"
do.....	Seppinen & Co. Stevedores.....	—	"Mannola"
do.....	Karelia Stevedoring Co. O.Y.....	—	"Karelia"
Trångsund.....	A.B. The Federations Stevedore	—	"Sohn"
do.....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	—	"Mittler"
Wiborg.....	V. Sandholm & Co., Ltd.....	—	"Sandholms"
Fredrikshamn.....	Blomberg & Co. A.B.....	—	"Blombergs"
Kotka.....	Björklund & Co. i Kotka A.B.....	—	"Edvbjörklund"
Lovisa.....	Lovisa Stevedoring Co.....	—	"Association"
Borgå.....	Borgå Stuveriaktiebolag.....	—	"Stevedore"
Helsingfors.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	—	"Edvbjörklund"
Sörnäs.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	—	"Edvbjörklund"
Ekenäs.....	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.....	—	"Edvbjörklund"
Hangö.....	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.....	—	"Edvbjörklund"
Åbo.....	O.Y. Newstevedoring, Ltd.....	—	"Newstevedoring"
Nystad.....	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.....	—	"Export"
Raumo.....	Wass & Lundberg O.Y.....	—	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto.....	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.....	—	"Wahlbroes"
Kristinestad.....	Lindqvist & Co.....	—	"Lindqvist"
Kaskö.....	Lindqvist & Co.....	—	"Lindqvist"
Wasa.....	A.B. Stevedore O.Y.....	—	"Stevedore"
do.....	Merivälitys Osakeyhtiö.....	—	"Merivälitys"
Nykarleby.....	Nykarleby Stevedoring Company.....	—	"Wilkman"
Jakobstad.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	—	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä.....	Stuvarebolaget.....	—	"Prompt"
do. do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	—	"Stowing"
Möllerövik & Himango.....	Stuvarebolaget.....	—	"Prompt"
do. do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	—	"Stowing"
Brahestad.....	The Association Stevedores.....	—	"Despatch"
do.....	F. Thompson.....	—	"Thompson"
Uleåborg & Haukipudas.....	Stuvarebolaget.....	—	"Prompt"
Kemi.....	S. R. Bygglin.....	—	"Bygglin"
do.....	Stuvarebolaget.....	—	"Prompt"
Torneå.....	Torneå Stevedoring Co.....	—	"Stevedoring"

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Effortl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden»

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrene»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER »STEGMANN»
NØRRE SUNDBY

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT

TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,

MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner

og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium

i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869

METHIL

Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester

7 Chapel Street Liverpool

1 Cannon Street ... Birmingham

24 Charles Street ... Bradford

* York House 5/7, St.

Mary Axe London

Corn Exch. Chambers,

Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,

Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.

Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ FLADS 26 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 31

FREDAG 29. JULI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB

Som bekendt gennemtvang Aktiemajoriteten i Det Dansk-Norske Dampskibsselskab for nogen Tid siden Salget af Selskabets Baad »Hamlet« til Tyskland, og den ene af dets to tilbageværende Dampere »Aladdin« er nu ligeledes bleven solgt til et tysk Rederi for en Pris af ca. 400,000 Kr. mod Besigtigelse i København, hvortil Skibet ventes i disse Dage med en Ladning Kul fra England.

Det er forskellige Steder blevet meddelt, at ogsaa Selskabets sidste Skib, Damperen »Bjarke« vilde blive solgt i en nær Fremtid, men herom foreligger der, efter hvad vi erfarer, ikke noget som helst i Øjeblikket.

Naar man ser, at den danske Handelsflaade i Løbet af det første Halvaar af 1927 er blevet formindsket med 42 Skibe med en samlet Tonnage af 31,736 Bruttotons, der er gaaet fra danske overpaa udenlandske Hænder, vil man forstaa, at denne stadige Nedgang i Tonnagen ved Salg af Skibe til Udlandet, virkelig betyder noget og i høj Grad forøger Arbejdsløsheden indenfor dansk Skibsfart, og at en tilfældig Aktiemajoritet i et Selskab for en øjeblikkelig Fordels Skyld sælger dets Skibe til Udlandet, er derfor i højeste Grad beklageligt.

KONKURRENCEDYGTIGHED

En Ting, der i nogen Grad vilde formindske Vanskelighederne for Skibsfartserhvervet i Danmark er, om Driftsudgifterne herhjemme kunde komme ned paa samme Højde som i de med dansk Skibsfart konkurrerende Lande. Som et Eksempel paa, hvorledes dansk Skibsfart er handicappet i Konkurrencen med Udlandet kan nævnes, at danske Skibe, der gaar i Fart paa Middelhavet, skal have en ekstra Maskinmester, idet denne Fart ifølge dansk Søenæringslov betragtes som Fart paa fremmede Verdensdele.

Søenæringsloven var i sidste Rigsdagssamling optaget til Revision, og Landstinget vedtog her bl. a. en Ændring til Loven gaaende ud paa, at den ovennævnte Bestemmelse gaar ud. I Folketinget naaede man imidlertid ikke at faa Lovens Behandling tilendebragt, idet man i et af Tinget nedsat Udvalg ikke kunde blive enig om den af Landstinget vedtagne Affattelse af den ændrede Lov. Det skal efter Sigende være det konservative Medlem Maskinmester Bouet, der har forhindret Vedtagelsen, idet han hævdede, at Bestemmelsens Bortfald vilde betyde forøget Arbejdsløshed blandt Maskinmestrene.

Tager man imidlertid i Betragtning, at Skibsfarten ved Nedbringelse af Driftsudgifterne sættes i Stand til at konkurrere og forøge sin Virksomhed, er Modstanden mod Forholdsregler, der bringer dansk Skibsfart paa lige Fod med andre Landes kortsynet og uholdbar. Hvis Sikkerheden for Menneskeliv og Gods bragtes i Fare, vilde Forholdet være et andet, men det er der ikke Tale om her, og Ministeriet giver da ogsaa Dispensation fra den omtalte Bestemmelse.

SKIBSFARTEN U. S. A.—SKANDINAVIEN

Det meddeltes for nogle Dage siden over London, at en Repræsentant for Shipping Board, Mr. Teller, der nylig var vendt tilbage til Amerika fra en Inspektionsrejse til Europa, i en Beretning til Shipping Board om Rejsen havde anbefalet, at den direkte Forbindelse med Skandinavien blev indstillet, og at Hamburg blev gjort til Stabelplads for Trafikken paa Skandinavien, idet en Forbindelse med mindre Skibe fra Hamburg til de skandinaviske Havne vilde kunne erstatte den direkte Forbindelse med Amerika.

Den direkte Forbindelse med U. S. A. og Skandinavien ved amerikanske Skibe har som bekendt eksisteret siden kort efter Krigens Afslutning og besørges i Øjeblikket af nogle Dampere, der væsentlig bringer Korn og Stykgods hertil, ligesom der ogsaa foregaar en Del Omladning af Transitgods bl. a. til Sverige og Finland.

Om man i danske Rederkredse vilde være ked af det, om denne direkte amerikanske Godslinje til København blev inddraget, er vel tvivlsomt, idet det sikkert vilde betyde, at danske Skibe fik noget mere at sejle med. Den amerikanske Linje ejes jo af Shipping Board, drives altsaa med Statsstøtte, og har derved været i Stand til at sikre sig en Del af den Godstrafik danske Skibe tidligere besørgede.

Shipping Boards herværende Repræsentant, Kaptajn W. J. Rague, erklærer imidlertid nu paa Forespørgsel, at det over London bragte Forlydende om, at Shipping Board skulde paataenke at opgive København som Stabelplads, er urigtigt.

Vor Trafik paa København er, udtaler Kaptajn Rague, i Løbet af de 9 Aar Linjen har bestaaet steget saa stærkt, at vi i Stedet for én Damper en Gang om Maaneden, som Tilfældet var i Begyndelsen, nu har en Baad hver 10de Dag. Trafikken besørges nu af 7 store Baade. København er Hovedsædet for vor Handel paa Østersøen og vil vedblive at være det. Det Gods Linjen transporterer er særlig Korn og Automobileer fra Amerika og Tændstikker og Cellulose til Amerika.

Kaptajn Rague udtaler yderligere, at han, da Mr. Teller var her, foreslog en Ordning, hvorefter Linjen fik en Hovedhavn, Helsingfors, i Finland og en, Stockholm i Sverige, hvorfra man saa ved Hjælp af smaa Baade kunde besørge Trafikken til de mindre skandinaviske Havne.

Kaptajn Rague anmeldte sluttelig Ankomsten hertil i Begyndelsen af August af 7 amerikanske Kongresmedlemmer, der skal inspicere Shipping Boards Virksomheder i Europa.

ROTORSKIBENES SAGA SLUT?

Paa et for nylig i Berlin afholdt Skibsfartsmøde blev der bl. a. holdt Foredrag over Rotorskibet »Barbara«, der som bekendt byggedes i Bremen i Fjor med Støtte fra Statens Side, for at man kunde faa konstateret Værdien af Ingeniør Flettners Opfindelse.

Efter de Oplysninger, der fremkom under Foredraget, har Erfaringerne ved Driften af »Barbara« været alt andet end opmuntrende. Paa én Rejse anvendtes

Rotorerne kun i 30—40 pCt. af den Tid, Skibet var i Søen, og der opnaaedes ved Hjælp af dem en Gennemsnitsforøgelse af Hastigheden af 2 Knob. Med favorabel Vind kunde Forøgelsen stige til 3,5 Knob.

Værdien af Rotorerne for Fremdrivningen begrænses af Bygningsomkostningerne, der spiller en stor Rolle med Hensyn til Opnaaelsen af et økonomisk godt Resultat. Eventuelle fremtidige Rotorskibe vil antagelig blive forsynede med en eller to Rotorer, og med favorabel Vind kan der da muligvis opnaas et godt økonomisk Resultat.

Det var oprindeligt paatænkt at forsyne »Barbara« med kun en Rotor, men dette blev opgivet under Bygningen.

LODSNING I FINLAND

I Forordningen af 1/6 1927 om Lodsning er der foretaget følgende Ændringer: Efter udført Lodsning er Lodsens berettiget til af det lodsede Skib at forlange Betaling for Udgifter ved Tilbagerejse til Lodspladsen eller til hans Station med 3 Fmk. pr. lodset Sømil op til 25 Sømil og 2 Fmk. pr. Sømil derudover.

Hvis Lodsens grundet paa Forholdene ikke kan medføre Baad til Tilbagerejsen, eller hvis Baaden af Aarsager, der ikke skyldes Lodsens, ikke kan anvendes

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM I JUNI

I den forløbne Maaned sporedes en stærk Tilbagegang i Skibsfarten paa Rotterdam. I Sammenligning med sidste Aar er der dog, bortset fra Nedgangen i Kuludskibningerne, ingen Grund til Utilfredshed.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning:

	Junii 1927	Junii 1926	Maj 1927
Ialt ankomsten	867	716	916
Ialt udgaaet	735	1065	782
Ankomsten med Stykgods ..	507	434	525
Udgaaet med Stykgods ..	500	509	528
Udgaaet med Kul	224	544	229

Fra Nordeuropa ankom 400,000 Tons Erts, fra Canada 60,000 Tons og fra andre Lande 460,000 Tons.

Af Korn i Bulkladninger ankom 395,000 Tons, hvoraf 190,000 Tons fra Nordamerika og 175,000 Tons fra Sydamerika. Tilførselen af Korn i Sække udgjorde 600,000 Sække, hovedsageligt fra Australien.

Med Tankskibe ankom 105,000 Tons Jordolie.

Bomuldstilførselen var betydelig mindre end i Juni Maaned ifjor. Ialt tilførtes 9,313 bales (10,681), hvoraf 5,129 fra Nordamerika, 2,066 fra Indien og 1,159 fra Ægypten. Forraadet udgjorde ved Maanedens Udgang 14,480 bales.

I første Halvaar 1927 har Tilførselen af de vigtigste Varer været:

Engelske Kul	ca. 700.000 Tons	(1926: 286.000)
Erts	5.650.000	(1926: 3.100.000)
Jordolie	460.000	(1926: 400.000)
Korn	2.200.000	(1926: 1.500.000)

NEDSÆTTELSE AF AFGIFTER I LONDONS HAVN

I følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i London vil der fra den 1. August d. A. finde en yderligere Reduktion Sted i Skibs- og Vareafgifterne i Londons Havn, idet disse Afgifter, som den 1. Februar 1925 blev nedsat med 7½ pCt., fremtidig vil blive 10 pCt. lavere end de forud for den 1. Februar 1925 gældende.

Reduktionen omfatter følgende Afgifter:

a) Skibsafgifter.

- 1) Dokafgifter (og Tillægsleje).
- 2) Losning (og Ekstraomkostninger).

b) Vareafgifter.

- 1) Importafgifter (Ilandbringelse og Ekstraomkostninger, dog ikke Leje).
- 2) Eksportafgifter (Omkostninger med Undtagelse af Leje).

derfor, skal Lodsens, hvis Udgifterne ved Tilbagerejsen menes at ville overstige den ovennævnte Betaling til sig og sin eventuelle Hjælper, have Betaling for de virkelige Udgifter ved Tilbagerejsen, idet den billigste Befordringsmaade lægges til Grund, saafremt Lodsens Tilbagerejse ikke væsentlig forsinkes derved. Sker Tilbagerejsen helt eller delvis med Skyds, Skib eller Jernbane, skal Lodsens have Betaling i Overensstemmelse med, hvad der er fastsat i Lovens § 36 2. Stk.

Hvis Lodsens kaldes til et Skib, der ligger mere end 2 Sømil fra Lodspladsen, har han Ret til en Godtgørelse for Turen fra Lodspladsen til Skibet paa 3 Fmk. nr. Sømil.

Hvis Lodsens ved Signalering kaldes til et Skib for at give Oplysninger eller for til Lodspladsen eller andet Sted at befordre Personer, Breve, Meddelelser eller lignende, skal han af Skibet have Betaling herfor efter Overenskomst, eller hvis en saadan ikke kan træffes, 3 Fmk. pr. Sømil, han tilbagelægger til Skibet og ved Udførelsen af Hvervet, i intet Tilfælde dog mindre end 15 Fmk.

For Lodsning af Statens Skibe tilkommer der Lodsens foruden fri Kost om Bord eller Kostpenge 25 Fmk. pr. Dag eller Del deraf.

Desuden tilførtes 2,450,000 Sække Korn mod 1,300,000 Sække i det tilsvarende Tidsrum 1926.

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe	Sejlskibe	Med Ladning	i Ballast
	Antal	Tons Netto	Antal	Tons Netto
U. S. A.	19	73.491	15	3
Belgien	8	5.810	5	3
Brasilien ..	2	10.373	2	
Canada	1	3.530		1
Czekoslovakiet	1	1.973		
Danzig	5	15.835	2	3
Danmark ..	11	15.382	10	3
Tyskland ..	185	277.573	171	47
Estland	1	916	1	
Finland	8	7.989	1	1.523
Frankrig ..	90	109.575	67	9
Grækenland .	9	22.059	2	6
Storbritannien	220	324.339	1	144
Italien	57	148.523	58	5
Japan	7	34.021	5	3
Lelland	3	3.821	2	1
Nederlandene	249	399.712	178	62
Norge	54	85.500	31	25
Portugal ..	2	1.906	2	1
Rusland	2	2.622		2
Spanien	19	38.645	8	10
Sydslavien ..	3	9.538		3
Sverige	58	69.639	43	15
Ialt	1.014	1.662.772	2	1.667

Ialt udgaaet i Juni Maaned d. A. 1,037 Skibe med 4.837.203 m³.

FRAGTRATETALLET FOR JUNI 1927

Fragtratetallet er for Juni beregnet til 110,0, hvilket er 2 pCt. lavere end Tallet for Maj. Nedenstaaende Oversigt viser Fragtratetallet for Maanederne Maj 1926 til Juni 1927 sammenlignet med Gennemsnittallet for Jan.—Marts 1925, der var 100,0.

	Jan.—Marts 1925 gsnitl.	100,0	
Maj 1926	93,0	Decbr. 1926	136,1
Juni —	97,2	Januar 1927	126,9
Juli —	104,4	Februar —	121,5
August —	112,8	Marts —	117,7
Septbr. —	129,8	April —	117,5
Oktober —	159,5	Maj —	112,3
Novbr. —	159,0	Juni —	110,0

Der var nogen Opgang i Trælastfragterne fra Østersøen, men i det samlede Resultat blev denne mer end ophævet ved Tilbagegang paa det oversøiske Fragtmarked.

K O L L I S I O N

Under Taagen og Regnvejret Søndag Morgen fandt der i Øresund udfor Espergærde et Sammenstød Sted mellem en norsk Damper »Henry« af Haugesund og en tysk Damper »Carl Rehder« af Altona.

Medens den norske Damper ingen nævneværdig Skade tog, men kunde fortsætte Rejsen, fik »Carl Rehder« Hul i Styrbordssiden, og Vandet strømmede ind, saa Besætningen maatte gaa i Redningsbaadene og søge ind mod Land.

Svitzers »Bien« fra Helsingør kom til Undsætning og slæbte »Carl Rehder« ind paa grundet Vand, og senere kom ogsaa Svitzers »Geir« til Hjælp. Hele Maskinrummet og Kulrummet var fyldt med Vand.

I Løbet af Dagen blev »Carl Rehder« pumpet læns, og efter at Hullet var blevet stoppet, blev Damperen slæbt ind til København, hvor den blev foreløbig repareret hos Burmeister & Wain. Begge Skibe var ballastede. »Carl Rehder« er senere slæbt til Tyskland, hvor den endelige Reparation skal foretages.

Søforhør

Fredag afholdtes i København Søforhør over den tyske Dampers Besætning.

Skibets Førstestyrmand Will. Plambeck forklarede, at han første Gang observerede »Henry« Kl. godt 12, og at Vejret da var diset. »Henry« befandt sig da 1200 Meter borte. Styrmanden havde straks ladet Rorgængerne give Styrbords Ror og med ét Fløjt la-

det »Henry« forstaa Manøvren. »Henry« svarede med 2 Stød, hvilket altsaa skulde betyde, at den drejede Bagbord, skønt den skulde have holdt sin Kurs. Fra »Carl Rehder« gav man atter et Stød i Fløjten og veg endnu mere ud i Styrbord, men efter at et tredje Stød var afgivet, viste Kollisionen sig uundgaaelig. Nordmanden brasede for fuld Kraft ind i »Carl Rehder«, og Styrmand Plambeck mente, at »Henry« ikke en Gang havde bakket, skønt den havde afgivet Bakke-signalerne.

»Carl Rehder«s Fører, Kaptajn Harnack, gav Nordmanden hele Skylden for Sammenstødet og hævdede, at kun »Carl Rehder« kunde holde sin Kurs. Havde man bakket, var Skibet blevet ramt midtskibs og var sunket straks.

— Hvorlænge blev »Henry« liggende paa Stedet? spurgte Retsformanden.

— Til Svitzers Bjærgningsdamper ankom, men Nordmanden nægtede at være behjælpelig med at tilkalde Assistancel. Da Svitzer efter 3 Timers Forløb kom os til Hjælp, var Agterskibet allerede under Vand, og Damperen maatte sættes paa Grund for ikke at synke.

Kaptajnens Forklaring blev tiltraadt af Mandskabet — men derimod ikke af Besætningen i »Henry«. Den har ved Søretten i Halmstad forklaret, at hele Skylden laa hos »Carl Rehder«.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING, BERETNING FOR 1926

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse har aflagt følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden den foregaaende Beretnings Aflæggelse forløbne Aar:

Siden sidste Generalforsamling har Foreningen haft den Sorg at miste 2 af sine Bestyrelsesmedlemmer, nemlig Formanden, Konsul C. P. Lund, og Skibsreder J. E. Damkier Petersen, to dygtige og elskværdige Mænd, som har udvist stor Interesse for Foreningens Anliggender. Konsul Lund har været Bestyrelsens Formand siden 1909 og har i denne lange Aarrække gjort et stort Arbejde i Foreningens Tjeneste.

Efter Formandens Død blev Næstformanden, Erik B. Kromann, valgt til Formand og L. S. Andreassen til Næstformand.

Som meddelt paa sidste Aars Generalforsamling havde Sekretær Minor Rasmussen opsagt sin Stilling og frattraadt 15. August f. A., hvorefter Kaptajn H. L. Hausen, Marstal, ansattes som Sekretær, og Kontoret flyttedes til Marstal.

Da det imidlertid, som Forholdene senere har udviklet sig, er umuligt for Foreningen at opretholde Sekretærposten, har Bestyrelsen set sig nødsaget til at opsigte Sekretæren til Fratrædelse den 31. Juni d. A. — Kaptajn Hansen er imidlertid allerede frattraadt den 31. Maj og er taget ud at sejle. De løbende Forretninger varetages nu af Formanden.

Fællesrepræsentationen

I Henhold til den af Generalforsamlingen tidligere givne Bemyndigelse bestemte Bestyrelsen sig i September f. A. til at udmelde Foreningen pr. 31. December, idet man mente, at Repræsentationen efterhaanden havde tabt sin Betydning. Efter derom sket Henvendelse fra Dansk Dampskibsrederiforening besluttede Bestyrelsen derefter, at Foreningen skulde deltage i Dannelsen af et Søfartsraad, som skulde sammensættes af følgende Organisationer:

Dansk Dampskibsrederiforening (3 Repræsentanter).

Dansk Sejlskibsrederiforening (2 Repræsentanter).

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe (1 Repræsentant).

Københavns Skipperforening (1 Repræsentant).

Foreningen til Søfartens Fremme (1 Repræsentant).

Som Foreningens Repræsentanter valgtes Erik B. Kromann og L. S. Andreassen med henholdsvis F. H. Eriksen og Z. T. Jacobsen som Stedfortrædere.

Provins-Havnetakster osv.

Som Generalforsamlingen bekendt har der været nedsat en Kommission for at arbejde for en Nedsættelse af

Havnetaksterne indenfor 5 Aars Perioden 1925—30, men dette Arbejde har desværre været resultatløst, idet Havneudvalgenes Repræsentanter ikke har villet gaa med til en generel Nedsættelse inden Periodens Udløb, i hvert Fald kun for de store oversøiske Baade med Parlladninger til forskellige Havne.

Konsulatafgift

Foreningen har sammen med Dansk Dampskibsrederiforening rettet Henvendelse til Ministeriet for at faa denne Afgift ophævet, og der er maaske en Mulighed for, at det kan lykkes.

Bemandingskommissionen

Siden sidste Generalforsamling er der intet sket, og det kan vistnok betragtes som givet, at vi slipper for Lovbestemmelser i den Retning.

Statsstøtte til Sejlskibserhvervet

Umiddelbart efter sidste Aars Generalforsamling rejste et Udvalg til København for at faa Foretræde hos daværende Statsminister Stauning og anmodede Regeringen om Støtte til nødslede Skibe i Form af Driftslaan. Ministeren stillede sig meget villig og forslaaende og var villig til at yde Laan, for saa vidt dette kunde ske indenfor Rammerne af de daværende Love. — Der blev imidlertid ikke straks foretaget noget hermed fra Redernes Side, og lidt senere kom Regeringsskiftet, hvorved Tilsagnet var bortfaldet. Forholdene for Sejlskibene har jo desværre siden den Tid yderligere forværret sig, og mange Skibe er blevet solgt til Udlandet. — Det konservative Folkeparti har imidlertid i Foraaret i Aar taget Initiativet til at gøre et nyt Fremstød i denne Retning, og efter Samraad med vor Forening og Foreningen for mindre Skibe har Folketingsm., Gross. Halfdan Hendriksen fremsat et Forslag om Statslaan til Sejlskibserhvervet, hvis nærmere Enkeltheder sikkert er alle bekendt. Forslaget modtoges med megen Velvilje fra alle Partier. Repræsentanter for begge Sejlskibsrederiforeninger har haft Lejlighed til overfor Folketingsudvalget at gøre Rede for Sejlskibsfartens Ønsker. — Sejlskibsrederne skylder alle, som har ydet villig Assistance ved Lovens Gennemførelse, megen Tak.

Ulykkesforsikringen

Foreningen har i Samarbejde med Foreningen f. m. Skibe fortsat Bestræbelserne for at faa Staten til at betale Halvdelen af Præmierne i Lighed med, hvad der skete indtil 1917, men alle Bestræbelser har desværre været uden Resultat. Der er ved den nu vedtagne Lov om Ændring af Ulykkesforsikringsloven sket en mindre Nedsættelse af Er-

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Navn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg, i Løbet af Juni Maaned udført ialt 302.878 Tons Kul, deraf til Danmark 77.973 Tons, mod 331,881 Tons, deraf til Danmark 80,447 Tons i Maj Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	145.868 T.
Danmark	77.973 »
Italien	9.406 »
Frankrig	13.301 »
Lettland	30.614 »
Finland	8.593 »
Norge	8.760 »
Litauen	510 »
Afrika	7.853 »
	302.878 T.

Det vil bemærkes, at Kuludførselen over Danzig i Juni er gaaet circa 30,000 Tons ned, og at Sveriges Kvantum er gaaet ned fra 171,343 t. i Maj til 145,868 t. i Juni, altsaa med næsten samme Kvantum som den samlede Udførsel. Forskydningerne i Udførselen til de andre evropæiske Lande er ikke af væsentlig Betydning, der er i Juni Maaned udført 7,853 t. Kul til Afrika.

slatningssummerne. Ulykkesforsikringsforbundets Regnskab for sidste Aar udviser et meget betydeligt Underskud, og i dette Tilfælde er det ved forenet Henvendelse til Ministeriet fra Ulykkesforsikringsforbundets Bestyrelse, begge Sejlskibsforeninger og Dansk Fiskeriforening lykkedes at faa Regeringen til at yde et Tilskud paa Kr. 50,000 til Hjælp til Dækning af Underskudet, saaledes at det undgaas at opkræve Ekstrakontingent hos Medlemmerne, hvorimod det blev nødvendigt at angribe Medlemmernes Reservefond.

Konflikten med Sømændenes Forbund

Denne Konflikt vedvarer fremdeles uforandret, men generer ikke i nogen Maade Skibene for at faa det nødvendige Mandskab. Paa Foranledning af Sømændenes Forbund er der imidlertid paa ny oplaget Forhandlinger for om muligt at faa denne Konflikt bragt til Afslutning, hvilket forhaabentlig vil lykkes.

Bestyrelsen har i det hele taget Opmærksomheden henvendt paa alt, hvad der vedrører Sejlskibsfartens Interesser og arbejder efter bedste Evne paa de forskellige foreliggende Opgaver.

Kapt. J. Kusk Jensens Haandbog

Salget af Haandbogen maa siges at være gaaet tilfredsstillende i det forløbne Regnskabsaar. Der er solgt 339 Eksemplarer, og Lageret af indbundne Bøger hos Forhandlerne og paa Foreningens Kontor var pr. 1. April d. A. 1131. Lageret af uindbundne Bøger er 3479, som beror hos Boghandler C. N. Svendsen, Aalborg.

Gælden var pr. 1. April 1926 Kr. 10963,71 og er nedbragt til Kr. 8500,00 pr. 1 April d. A.

Marstal i Juni 1927.

Erik B. Kromann. L. S. Andreassen. F. H. Eriksen.
Alfred Nielsen. Z. T. Jacobsen. R. H. Østermann.

REGNSKAB FOR 1926

Indlægt:

Indestaaende paa Bankbøger pr. 31. Dec. 1925	99.31	Kr. Ø.
Kassebeholdning pr. 31. Dec. 1925	43.70	
K o n t i n g e n t e r :		
Bornholms Kreds	151.50	
Sjællands Kreds	1318.16	
Fyns og Langelands Kreds	4235.90	
Ærøes Kreds	3788.38	
Østjyllands Kreds	150.00	
Nordjyllands Kreds	120.00	
Thyland og Mors Kreds	30.00	
Fanø og Vestjyllands Kreds	30.00	
Udenlandske Medlemmer	120.00	
	9943.94	
Renter i Følge Bankbøgerne	190.49	
Fællesrepræsentationen refunderet Rejsseudgifter ..	1810.00	
Udbytte af »Dansk Søfartstidende« (Good Will) ..	1550.00	
»Dansk Søfartstidende« refunderet Halvdelen af Ste-		
nografudgifterne ved Generalforsamlingen i Ny-		
borg	86.00	
	13723.44	

MIDLERTIDIGE BESTEMMELSER FOR SEJLADS I ALLSUND

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart medde-
ler:

Under Hensyn til de for Tiden foregaaende Ramningsarbejder til Bropillerne for en Jernbanebro ca. 75 m Nord for Pontonbroen over Allsund skal alle Skibe, der passerer den paagældende Del af Sundet, gaa med saa langsom Fart, som Omstændighederne tillader.

Overtrædelse af denne Bestemmelse medfører Strafansvar i Overensstemmelse med de derom indeholdte Regler i Lov Nr. 146 af 29. Marts 1920 om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse med Ændringer af 18. April 1925.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

AFGIFTERNE I KIEL-KANAL

Ifølge et i Juni Maaned udsendt Tillæg til Tariffen for Kanalafgifterne i Kiel-Kanalen af 27/3 1924 er det blevet bestemt, at Skibe, der udelukkende benyttes til Befordring af Personer, kun betaler 50 pCt. af den sædvanlige Kanalafgift forsaavidt angaar Sejlads, der finder Sted indenfor Kanalområdet.

Udgift:

Kr. Ø.

Administrationsudgifter:

Lønninger, Kontorleje m. m.	4156.25
Kontorrekvisitter	71.50
Porto og Telegrammer	127.85
Annoncer, Ulykkesf. og Brandpræmie..	116.66
Bogtrykkerarbejde	84.00
Bladhold	102.36
Telefon	159.90
Opkrævning af Kontingent	10.00
Flytning af Kontoret til Marstal	35.80
	4864.32

Rejsseudgifter i 1926:

Til Møde i Fællesrepræsentationen ...	730.00
Andre Rejsseudgifter	767.70
	1497.70

Aarsbidrag til B. W. Sea Conference	102.36
Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen	1200.00
Stenografering ved Generalforsamlingen samt et	
Møde i Svendborg	197.00
Udgifter ved Generalforsamling og Møder	352.27
Formandens Udlæg i Aarets Løb	1561.71
Revisionen	20.00
Forskelligt, som Krånse, Dekorationer m. m.	95.25
Indskud til Søfartsraadet	200.00
»Dansk Søfarts Tidende« til Medlemmerne:	
Abonnement i 1. Halvaar af 1926	1143.10
Abonnement i 2. Halvaar af 1926	1070.60
	2213.70

Indestaaende i Den danske Landmandsbank pr. 31.	
December 1926	935.17
Kassebeholdning pr. 31. December 1926	483.96
	13723.44

Status pr. 31. December 1926

Aktiver:

Kr. Ø.

Indestaaende i Den danske Landmandsbank pr. 31.	
December 1926	935.17
Kassebeholdning pr. 31. December 1926	483.96
Kontorinventar	142.75
	1561.88

Passiver:

Kr. Ø.

Saldo	1561.88
	1561.88

Marstal, den 28. Februar 1927.

Erik B. Kromann. L. S. Andreassen. F. H. Eriksen.
Alfred Nielsen. Z. T. Jacobsen. R. H. Østermann.

Vi undertegnede Revisorer har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab samt efterset Kassebeholdning og Bankbøger og fundet alt i Orden.

Marstal, den 14. Maj 1927.

R. P. Petersen. A. E. Rasmussen.

RADIOFORBINDELSE MELLEM SKIB OG LAND VED KORTE BØLGER

Radiostationer, indrettet for Udsendelse af korte Bølger, har som bekendt fundet en stadig stigende Anvendelse i den senere Tid. Med korte Bølger forstaas i denne Forbindelse særlig Bølgelængder paa 50 til 20 m eller endnu kortere. Det karakteristiske ved de korte Bølger er, at der med en forholdsvis meget lille Kraftydelse opnaas forbavsende store Rækkevidder. Som Regel opnaas disse Resultater kun til enkelte Tider af Døgnet, idet de er afhængige af de korresponderende Stationers Beliggenhed og af Nat- og Dagforholdene saavel paa Stationerne som i det mellemiggende Strøg. Den anvendte Bølgelængde spiller ogsaa en stor Rolle.

For at udnytte de korte Bølger til Forbindelse med

Skibe har det norske Telegrafvæsen i nogen Tid haft en Kortbølgesender i Virksomhed paa Bergen Radio, og de Resultater, som er opnaaet med denne, maa siges at være meget tilfredsstillende. Med Passagerskib til New York har Forbindelsen saaledes, iflg. N. H. & S. T., kunnet opretholdes under hele Overfarten og ligesaa med Lastbaade til Rio de Janeiro og Santos. Men det mest bemærkelsesværdige er den Forbindelse, som er opretholdt med en Del Hvalkogerier i Sydishavet, som praktisk talt er Antipode til Bergen Radio. Med disse Hvalkogerier er der i Løbet af 2 à 3 Maaneder udvekslet et forholdsvis betydeligt Antal Telegrammer.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 26. Juli 1927.

Uden at kunne notere større Forskydninger i Fragtraterne, lader der dog til at komme flere Ladninger frem paa Markedet, saavel hjemgaaende som udgaaende. La Plata og Pacific har i alle Fald været betydelig mere aktive i den sidste Tid, og de andre Kornmarker følger antagelig snart efter. Betalingen er ikke videre bevendt, men det kommer nok; alting skal have sin Tid, og det skader ikke, om det gaar langsomt, bare det gaar den rigtige Vej, og for at hjælpe til, at det skal gaa den rigtige Vej, er noget af det vigtigste Tonnagens Fordeling, saa intet Marked overbelastes. I Forvejen er der rigeligt med Tonnage »in commission«, og en hel Del ny Tonnage kan snart ventes at komme paa Markedet, saa medmindre tilsvarende gammel Tonnage udrangeres, eller Markedet udvides, kan vi umulig faa et tilfredsstillende Fragtmarked. La Plata siges at have enorme Kvant, som skal og maa udføres, og det er rimeligt, at Raten ikke lægger sig fast omkring de 20/- 21/-, men paa den anden Side er det risikabelt at slutte ud til 12/6 14- uden at have sikret den hjemgaaende Ladning. Denne Taktik har imidlertid været praktiseret alle Dage, til Trods for de mange Skuffelser, men optimistiske Redere vil altid findes, og undertiden er det dem, som skummer Fløden. Montreal er heldigvis betydeligt bedre, omend langtfra tilfredsstillende, og her saavel som i de øvrige amerikanske Markeder ventes ingen væsentlig Bedring inden ultimo August. Middelhavet er usselt, men heldigvis er der lysere Udsigter for Trælastmarkederne, og en udpræget fastere Tone i Kul- og Koksraterne.

TRÆLASTMARKEDET

Prompte Laster sluttet til ret uforandrede Rater, og Befragterne har stadig ingen Vanskelighed ved at faa al den Tonnage, de skal bruge, til deres Rater og paa deres Betingelser. Naturligvis gives der Tilfælde, hvor der er opnaaet Forbedringer i Raten og Betingelserne, men man er ofte tilbøjelig til at overse Betingelserne, naar Raten blot er nogenlunde acceptabel, tiltrods for at det som oftest lønner sig at være mest kræsen med Betingelserne. For Lastning fremover faas i alle Fald i Øjeblikket ikke stort mere end for prompt, og det maa være galt. Det siger sig selv, at Befragterne slutter »ahead«, naar de kan faa Tonnagen til Dagsraten; det er absolut til deres Fordel, og ikke mindst, naar den bedste Del af Sæsonen er tilbage. En hel Del Afslutninger er kommet istand i den forløbne Uge, mest for Juli/August, men ogsaa September; bl. a.:

1200 Stds. Lovisa & Frederikshavn/Leith, 39/6d., 1275 Stds. Kotka/Sharpness, 47/6d. (3/- Losning), 1200 Stds. Makslathi/London, 44/-, 750 Stds. Umeå/London, 47/6d., 750 Stds. Trangsund & Björkö/London, 45/6d., 600 Stds. Walkom & Kotka/Cardiff, 52/-,

650 Stds. Gefle/Sundsvall & Hernösands/Bordeaux 50/6d., 700 Stds. Uleåborg/Hull, 47/6, 725 Stds. Sundsvall/Ostende, 46/-, 800 Fv. Props, Syd-Finland/Grangemouth, 41/6d., 700 Fv. Props, Jacobstad/Bonness, 44/6d., 1000 Fv. Props, Reval/Calais, 40/3d., 900 Fv. Pulpwood, S. Finland/Rouen, 39/6d.

HVIDEHAVET

har taget en Del op, og betaler ca. 63/- 64/- London, 67/9d. Bristol, 63/- West Hartlepool.

CANADA

noterer fremdeles mellem 65/- og 70/- efter Lastel/Losseplads og Størrelse.

KUL, KOKS etc.

Raterne arbejder sig langsomt opefter. Østkyst/¹København eller god Dansk er værd 5/6- 5/9 for Baade paa 25/3000 Tons, 6/- 6/3, 15/1800 Tons. Goole ¹Odense har betalt 6¼d. 1550 T., Hull/Kiel 5/6 og Forth/Ørnsköldsvik 25/4000 T. vil betale 6/3 6/6, maaske mere (Lasten har været noteret i hele denne Maaned, og blev først udbudt til 5/3 5/6). Tyne/Danzig 5/6, Tyne/Åbo 5/6, Tyne/Gefle 6/- 6/3, Tyne/Randers 6/- 6/3, 2200 T. 5/9 Faaborg, 2300 T.; Swansea/Sundsvall & Luleå er gjort til 9/6, 730 T., medens Wales/København/Helsingør, ikke kan komme over 5/6. Koksraterne fra London og Rotterdam svinger mellem 7/6 7/9 og Mersey 7/9 8/6 for middelstore Baade og 8/6 London/god Dansk, 12/1300 T.; det er mindst 1/- 1/6d. for lidt. Coasting uforandret med 3/9 Tyne/Hamburg—Rotterdam, 3/9d. 4/- Tyne/Rouen og Bay-Raterne er forholdsvis lige saa daarlige.

MIDDELHAVET etc.

Efter at et Par 6/7500 Tonnere igen har maattet akceptere 7/3 7/6 Tyne & Wales Lastning til Genoa range, er Nedgangen bremsset, og der menes, at de næste Afslutninger kommer til at ligge en 6d. eller maaske en shilling højere. Tyne/Valencia betaler 16/- for 1200 Kul, Algiers 9/9 300 T., Messina 10/6 11/- 2500 T., Øerne ca. 9/6d. Wales/Marseille noterer 8/-, Malta 8/6, Pt. Said 8/9, Genoa 8/9 4000 T. Fra Rotterdam eller Emden er Raterne ca. 9/3 til Alexandria, 7/6 8/- Genoa, 9/3 Marseille, 8/6 Bona og Danzig/Vestitalien 9/6 5000 T. 11/- 12/- 2500 T. For 3000 T. Salpeter Menstad/Alexandria indikeres 15/- 16/-.

Hjemgaaende er gjort adskilligt i Mineralier, men uden Antydning af Rateforbedring. Sfax/Vlaardingen saaledes 6/9, 4000 T., Sfax/Bristol 9/6 2000 T. Bona/Boston 8/- 8800 T., Casablanca/Aberdeen 8/6, Hull 9/-. Fra de østlige Markeder udbydes locust beans fra Cyprus og blandede Ladninger fra græske Havne, medens Sortehavet ikke har taget en eneste Ton i

S Ø F O R H Ø R

I Sø- og Handelsretten afholdtes Onsdag Forhør i Anledning af en Ulykke i Biscayabugten i Marts Maaned, da en Skibsdreng faldt over Bord fra Dampskibsselskabet »Myren«s Dampet »Inga« og druknede.

Forhøret lededes af Vicepræsident Ipsen med Kapitajnerne Boeck-Hansen og Hagelberg som Bisiddere. Om Ulykken oplystes, at Skibet var paa Rejse fra Dakar til Harburg. Udfor Finisterre fik man haardt Vejr, og ved 5-Tiden om Morgenen slog Bommen sig løs, hvorfor Styrmand Jørgensen beordrede to Matros og Skibsdrengen Jens Marius Ellegaard-Jensen til at bringe den i Leje, men under Arbejdet hermed tog Skibet en voldsom Overhaling, Bommen svingede ud og rev Drengen med udenbords.

Paa et Spørgsmaal af Retsformanden udtalte Skibets Styrmand, Jørgensen, der havde Vagt paa det paa-gældende Tidspunkt, at han gav Stopordre til Maskinen og kastede en Redningskrans ned fra Broen til Matros Enggaard paa Dækket og gav Ordre til at kaste den ud til Drengen.

Retsformanden: Blev Kransen saa kastet ud

Styrmanden: Nej, Matrosen mente ikke, det kunde hjæl-

pe! Drengen var for langt borte, men imidlertid kom Kapitajnen paa Broen og gav straks Ordre til at vende Skibet, og vi stod derefter med fuld Fart ned mod Stedet, hvor Drengen kæmpede for Livet.

Kaptajn Nielsen oplyste, at Drengen var en glimrende Svømmer, men havde tunge Søstøvler paa, og der var en meget høj Sø.

Retsformanden: Var det derfor, De ikke satte Redningsbaad ud?

Kaptajnen: Ja, den vilde øjeblikkeligt være bleven knust mod Skibssiden. Det var ganske ugørligt.

Styrmanden afhørtes derefter indgaaende om, hvad der egentlig blev gjort for at frelse Drengens Liv. Styrmanden havde praktisk talt intet gjort i de første Minuter — først efter at der var gaaet et helt Kvarter blev der slynget en Redningskrans ud til Drengen, der imidlertid ikke rakte efter den. Antagelig har han allerede været bevidstløs, og fem Minuter efter forsvandt han.

Kaptajn Boeck-Hansen til Styrmanden: Hvorfor lod De Dem nøje med, at Matrosen undlod at kaste Kransen ud? Hvorfor tog De ikke selv Del deri? De skulde jo have kastet den ene Krans efter den anden. Der var jo nok af dem, og De skulde have taget Chancen!

Vicepræsident Ipsen sluttede Forhøret om denne sørgelige Hændelse med at udtale, at der kunde være gjort noget mere for at redde Drengen.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Solgt Skib

Den firmastede Motorskonnert »Harjuma« af Reval, som forleden ankom til Randers med en Ladning Telegrafpæle fra Wiborg i Finland, er bleven solgt til Amerika for 40,000 Dollars.

Efter hvad der meddeles »Jyllandsposten«, skal det være Hensigten at anvende Skibet i Spritsmuglingens Tjeneste. Skibet vil, naar det forsynes med Topstænger, paa det nøjeste ligne de store Skonnerter, der almindeligvis anvendes i Kystfart i Amerika. Til Forskel fra disse Skibe er det forsynet med en meget kraftig Motor, og dette skal give det særlige Chancer i »the rum trade«. Det vil være meget nemt at camouflere Skibet som en fredelig Kystskonnert.

Skatte fra Havet

Med det japanske Dykkerselskab »Sinkai Kighioso« er der bleven afsluttet en Kontrakt, i Følge hvilken Dykkerselskabet berettiges til at hæve det engelske Skib »Black Prince«, der sammen med andre engelske og franske Skibe i 1854 sank i Nærheden af Halvøen Krim, og som man antager har haft en stor Ladning Guld om Bord.

I Følge Kontrakten skal Dykkerselskabet have Ret til 50 pCt. af Guldet, dersom Totalværdien af det hævdede Guld ligger under 1 Million Rubler, og 40 pCt., dersom Værdien overstiger dette Beløb. Hvis det viser sig, at det af tekniske Grunde er umuligt at hæve Skibet, eller at det ikke kan betale sig, har Selskabet Ret til at opgive Arbejdet med Hævningen.

(Frugtmarkedet fortsat.)

lange Tider, og de tilbudte Rater: 11/6 12/-, Kontinentet, 6d. mere U. K., 1/6 højere for Oliekager, heller ikke skal friste.

DONAU

maa siges at være et lige saa daarligt Marked, og yderst faa Certepartier afsluttes. Til 1/2 Havne paa Kontinentet er Befragternes Idé 14/6, 15/- (14/- skal endog være akceptert af 4000 Tonner pt) med 17/17/6 til 4 danske Havne. 6000 Tonner, 18/- tre Havne 3500 T. Poti/Baltimore indikerer \$3.75, Rotterdam 12/- og Genoa 9/-.

NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA etc.

Kul Wales/Staterne noteres 8/- Rotterdam/Boston 7/6, Wales/Montreal 7/3 7/6 alt med 1000 Losning frit; Kainit Antwerpen/Syd-Staterne 11/- 12/-, Gulfen 12/- 13/6; Cement Antwerpen/Miami \$3.50, Cement Aalborg/Baltimore \$2 f.i.o. Nordstaterne har ikke stort at byde paa udgaaende. Net-Charter til to River Plate Havne er sluttet à \$3.40 og Kul til Lower Ports kan maaske bruge en Baad eller to, ca. \$3.50 med \$2.50 til Vestitalien og \$3.10 Alexandria. Montreal er udpræget fastere, men 10/11 c. til A/R 15/15½ Middelhavet, 18 c. to svenske er mere end magert. For Sept./Oktober Lastning er Noteringerne selvsagt betydeligt højere, og det haster ikke med at slutte. Cuba har benyttet den almindelige Depression til at sikre sig Tonnage til 16/6 16/9, og selv for store Baade maa en saadan Rate være oplagt Tab. Ud fra Gulfen udbydes en Mangfoldighed af Laster; Oliekager til danske Havne, 3/4 Ladninger over Aug./Sept. ca. \$6.50 6.75, Pitchpine til U. K. og Middelhavet, As-

falt/Fosfat, Bomuld & Caseoil, men Betalingen er saa som saa. Fra Pacific Kysten rapporteres mange Afslutninger for Lastning Aug./Sept., indtil Januar. Raterne varierer fra 31/3 til 34/3.

SYD-AMERIKA

Mindst 25 Baade er sluttet de sidste 5/6 Dage med Kul fra U. K. og Rotterdam til Rater mellem 12/6 og 14/-. Markedet er noget fastere, men det siger ikke saa meget, naar det kun drejer sig om en 6d. Gadesten fra Svensk Idefjord til Rosario betaler ca. 16/- 17/-.

Det hjemgaaende La Plata Marked er bedre — baade for prompt og senere Lastning. B. Aires/A./R. har taget en god Del Tonnage til 19/- 20/-. San Lorenzo /B./H. 20/6 21/6 og Rosario/tre Havne Vestkyst Nord-Amerika har betalt 26/- og B. Blanca/tre Nordafrikanske Havne 24/-.

ØSTEN

De vigtigste Markeder som Australien og Indien gør lidet eller intet. Vladivostock/Rotterdam/Hamburg betaler fremdeles 32/6 med 1/3 mere for Hull/Skandinavien. For Majs Syd-Afrika/U.K. er gjort endel à 23/6 optil 25/- og Kul til Bunkerstationerne i det Røde Hav 13/- 13/6. Sukker Mauritius/U.K. indikerer 23/6 for store Baade, Sept./Oktober.

TIME-CHARTER

Trip across, Lev. Gulfhavn \$1.40 for 7300 Tonner. I Vestindisk Fart er bl. a. sluttet: 9300 1 Rundrejse \$0.90; 4000 9 Mdr. \$1.50; 3800 1 Rundrejse \$1.25; 3050 ¾ Mdr. \$1.40.

Forlis

Til Aktieselskabet Poul Andersens Tømmerhandel i Holstebro er Fredag indløbet Telegram om, at et af nævnte Firma fragtet svensk Skib, Briggeen »Gerda«, lastet med et Parti svensk Tømmer, er indbragt til Stockholms Skærsgaard, forladt af Mandskabet og i synkefærdig Tilstand.

»Gerda« blev indbragt til Sandhamn af Damperen »Wilton«. Skibet laa flydende paa Lasten ved Svenska Bjørns Fyrskib.

Besætningen, 7 Mand, havde reddet sig ind til »Svenska Bjørn«.

Det opdagedes Onsdag Morgen, at Skibet var sprunget læk, hvorefter Mandskabet arbejdede ved Pumperne fra Kl. 3 til Kl. 6½. Der var da 4 Fod Vand i Lasten, og Skibet krængede saa stærkt over, at man ikke turde føre Sejl. Skibet blev derefter forladt, og Mandskabet roede som nævnt ind til »Svenska Bjørn«.

Norsk Damper plyndret af Kinesere

Den norske Damper »Solviken«, som afgik fra Hongkong den 19. Juli med Saigon som Maal, blev Dagen efter overfaldet af Sørovere, der forklædt som Passagerer var kommet om Bord i Hongkong. De overrumplede Officererne og saarede Kaptajnen, Richardt Jentoft, ved et Skud i Armen. Anden Styrmand Johnsen optog Kampen med to af Søroverne, men blev ramt af et Skud i Armen og overmandet. Sørovernes Anfører, som talte flydende engelsk, gav første Styrmand Konow Ordre til at sætte Kursen mod Biasbugten, idet han truede med at skyde alle de hvide Officerer, hvis hans Ordre ikke blev adlydt.

Da »Solviken« om Aftenen ankom til Biasbugten, løb to kinesiske Baade op paa Siden af Damperen, og to Kasser med Guldbarrer til en Værdi af 20.000 Dollars og Passagerernes Ejendele blev bragt om Bord i Baadene. Søroverne bortførte Damperens Forretningsfører og seks kinesiske Passagerer. De slap alle ind til Kysten, idet de be-

nyttede to af Damperens Baade. Kaptajne Jentoft døde et Par Dage efter af sit Saar.

Stabelafløbning

Det nye Skib til Kryolit-Mine- og Handelsselskabet, »Julius Thomsen«, blev for nogle Dage siden sat i Vandet fra Frederikshavne Skibsværft og Flydedok. Skibet, der døbt med Navnet »Julius Thomsen« af Fru Dømmer Richter, en Datter af Mineselskabets Stifter, Professor *Julius Thomsen*, er forsynet med Spildedampturbine, System Bauer Wach, og er det første Skib i den danske Handelsflaade, hvori et Maskinanlæg af denne Type installeres.

En mægtig Tømmerflaade

Natten til Lørdag ankom til Halmstads Havn en mægtig Tømmerflaade med Tømmer fra Skovene i Norrbotten. Flaaden er ikke mindre end 345 m lang, 7 m bred og har et Kubikindhold af 3.000 Kubikmeter. Det er selvfølgelig et vanskeligt og langsommeligt Arbejde at bugserer en saadan Kolos. Bugserbaaden »Pelle«, der har slæbt den til Halmstad, afgik med den fra Kalix for 6 Uger siden, og Farten har højst været 2 Knob. Flaaden var oprindelig dobbelt saa stor, men i Kråkelund i Nærheden af Väster-vik maatte man dele den midt over. Den anden Halvdel vil nu blive bugseret til Halmstad.

Lloyd's Agency

Efter hvad der meddeles os, er Mr. T. E. Brown af Firmet Robinson, Brown & Co., Newcastle upon Tyne, blevet udnævnt til Lloyd's Agent i Newcastle upon Tyne samt for Tyne og Shields Distrikterne.

Skibssalg

4-m. Skonnert »Nordborg« af Svendborg er af et Thuro-Rederi solgt til Kaptajn Petersen Svendborg, for 12.000 Kr.

Skonnerten skal bugseres fra Svendborg til Marstal, hvor den skal underkastes en Reparation, som vi koste 24.000 Kr.

POSITIONSLISTE PR. 25. JULI 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Bjørkø 15.7.
s.s. *Aalborghus*, Rasmussen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Kings Lynn 25.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Perim 22.7. p. R. t. Suez.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. London 24.7. til Kbhvn.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Kbhvn. 23.7. til Antwerpen.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Montevideo 22.7.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Gøteborg 23.7.

s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 20.7. til Skandinavien.

m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon 2.7. til Bahia Blanca.

s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Sarpsborg, 19.7. til Boston.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Dungeness 24.7. p. R. t. Port Said.

s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Frederikshavn 18.7.

m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Havanna 19.7.

s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Ghent 22.7.

s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Batu Pahat 16.7. til Yawata via Kelung.

m.s. *Australien*, Christensen, ank. Perth 25.7.

s.s. *Arel*, Kanstrup, pass. Fairisle 24.7. p. R. t. Kbhvn.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE
DAMP SKIBSSELSKABKORRESPONDERENDE RHEDER:
A. N. PETERSENLANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8
Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske«

D. A. KNUDSEN & 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«

J. ANDERSEN & CO.
CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnes« Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
26. Juli 1927.

London	18,15	Madrid	63,95
New York	374,50	Amsterdam	150,10
Berlin	89,00	Stockholm	100,20
Paris	14,80	Oslo	96,65
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,15	Prag	11,11
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

B

- s.s. *Beira* oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Nyköbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Trångsund 25.7. til London.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Koivisto 16.7.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Hollenau 25.7. for Calais.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Libau 24.7.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Thevenard 20.7.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Granton 23.7.
 s.s. *Bothal*, Larsen, pass. Kbhvn. 24.7. p. R. t. W. Hartlepoll.
 s.s. *Botnia*, Bøtfeldt, i Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. København 24.7.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Kbhvn. 19.7.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Cardiff 22.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Riga 21.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 25.7. til Kbhvn.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Kbhvn. 22.7. til Manchester.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Kbhvn. 23.7.
 s.s. *Børglum*, Lund, ank. Antilla 16.7.

C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Kbhvn. 21.7.
 s.s. *Charkow*, Holst, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Vlissingen 24.7. p. R. t. San Francisco.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Rosario 19.7.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Brunshüttel 24.7. p.R.t. Antwerpen.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. New York 21.7.
 s.s. *Cyril*, Schmidt, ank. Kalundborg 27.7.

D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, pass. Las Palmas 24.7. p. R. t. Vestafrika.
 s.s. *Danfælt*, Voss, ank. London 20.7.
 s.s. *Danevirke*, Stage, pass. Kieler Kanal 21.7. p. R. t. London.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New Orleans 23.7. til Houston.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Yokohama 23.7.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Vancouver B. C. 24.7.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 24.7.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Leningrad 22.7. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Almeria 23.7. til Cadiz.
 s.s. *Eli*, Jessen Clausen, afg. Casablanca 25.7. til Rotterdam.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Hull 12.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Tyne 19.7.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. København 23.7.
 s.s. *Energi*, Christensen, pass. Kielerkanalen 19.7. p. R. t. Gijon.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, pass. Kielerkanalen 22.7. p. R. t. Newport.

- s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Leningrad 22.7.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Coruna 19.7.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Borch Clausen, afg. Ayr 24.7. til Archangel.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Hungerburg 24.7.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, pass. Kbhvn. 24.7. p. R. t. Newcastle o. T.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

- s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.7.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Reval 19.7.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, afg. Rügenwalde 22.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Hamburg 25.7.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. New York 13.7. til Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Grimsby 19.7.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Kbhvn. 23.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 24.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 16.7.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Swansea 13.7. til Montreal.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Hull, 18.7.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. New York 23.7.

H

- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Lovisa 24.7. til Cardiff.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 25.7.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Aabenraa 25.7. til Fredericia.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Gøteborg 24.7.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Rosario 23.7.
 s.s. *Hans Tøvsen*, ank. Himango 22.7.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Vejle 23.7. til Kotka.
 s.s. *Hebe*, Kolster, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 23.7.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, pass. Kieler Kanal 23.7. p. R. t. Jacobstad.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Cape Farvel 21.7.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 25.7. til Aalborg.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Nielsen, ank. Liverpool 22.7.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.

I

- m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. San Pedro 20.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Raumo 25.7.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Galatz 19.7. til Danmark.
 s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Boston 23.7. til Philadelphia.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Jensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Kieler Kanal 23.7. p. R. t. Rouen.
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Aden 23.7. Penang.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

HADERSLEV

KØBENHAVN

J. C. HANSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEVAgent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S. København
Lloyds Sub Agent
Telef. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Malsand"**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telef. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegr.-Adr.: "Holmild"
Amaliegade 36

s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Hampton Roads 22.7.
 s.s. *Jolantha*, Kjær, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Hamburg 22.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Montreal 13.7. til Bermuda.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, ank. Portland M., 21.7.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Singapore 20.7. til Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kbhvn. 23.7.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Savannah 7.7. til London.
 s.s. *Kalø*, Andersen, ank. Leningrad 17.7.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 23.7.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Cardiff 24.7.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Durban 24.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 22.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Vilajoki 19.7.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Dublin 23.7.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Birkenhead 2.7.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. London 25.7.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Leith 21.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Holbæk 23.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Avonmouth 23.7.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 19.7. til Kbhvn.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Raumo 22.7. til London.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 7.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Singapore 24.7.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Rochefort 23.7. til Wasklot.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 23.7. p. R. t. Riga.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kotka 24.7.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Trångsund, 16.7.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Swansea 19.7.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. 39 N. 50 W. 24.7. p. R. t. Beaumont.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Brahestad 24.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 19.7. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. 23.7. Cherbourg til Burntisland.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Fremantle 20.7.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 10.7. til Skandinavien.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Nuevitas 17.7.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Lindholm 22.7.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Raaschou, afg. Bahia 20.7. til Kbhvn.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Kotka 23.7.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbhvn. 10.7. til vestnorske Havne med Turister.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Montreal 17.7. til Norfolk Va.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Panama Kanal 23.7. p. R. t. Los Angeles.
 s.s. *Parana*, Lund, ank. Jacksonville 17.7.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Teneriffe 13.7. til Beliz.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Capetown 14.7. p. R. t. Fremantle.
 s.s. *Phønix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Trångsund 22.7. til London.

s.s. *Polonia*, Topp, ank. Monte Carlo 24.7.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Malmø 23.7.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Huusum, afg. Rouen 22.7. til Hull.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Cape Wrath 23.7.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Antwerpen 25.7. til Aarhus.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 19.7. p. R. t. New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 24.7.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Dunkirk 24.7. til Vejle.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 24.7. til Penang.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. San Francisco 23.7.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbhvn. 23.7. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Leningrad 13.7.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rouen 19.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hook of Holland 24.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Helsingør 23.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Sønderborg 25.7. til Middelfart.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 24.7.
 s.s. *Steipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Stesvig*, Berendsen, afg. Riga 23.7.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Walkom 23.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 20.7.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 22.7.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 21.7.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. London 23.7.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Leningrad 19.7.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, pass. Butt of Lewis 22.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Rasmussen, ank. London 19.7.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 25.7. til Cardiff.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 19.7.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 19.7. til Charleston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 23.7. til Riga.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt.
 s.s. *Toms*, Jacobsen, afg. Genua 23.7. til Livorno.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 23.7. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Garston 21.7. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Rotterdam 23.7.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Bordeaux 22.7.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 23.7. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Kbhvn. 12.7.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Helsingør 22.7.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Philadelphia 12.7.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Calais 17.7.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Reykjavik 17.7. p. R. t. Ivigut.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, afg. Sandvik 21.7.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 23.7.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Pachacamac 8.7. til Dublin.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Danzig 24.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 24.7.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Savannah 18.7. til London.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Havana 22.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. London 18.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångesund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors
Sörnäis · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyestad · Raumo · Räfsö · Kristinesund · Kaskö · Waasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankkudaa · Kemi · Torneå**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 »

Sidebedinger 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.

**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1991
og Tili, 1994, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.**HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL**

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TM.: 1585-5836. Statstlf.: 527

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleeplienst »MAAS«Telegram-Adr.: Dtrektor: J. BURGER
Sleepmaas ROTTERDAM Telefoner Nr.:
Terwenakker, 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København 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.

KARL BRESEMANNSTEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN

Telegram Adr. "BREMAKA"

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Bøe**DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.**(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

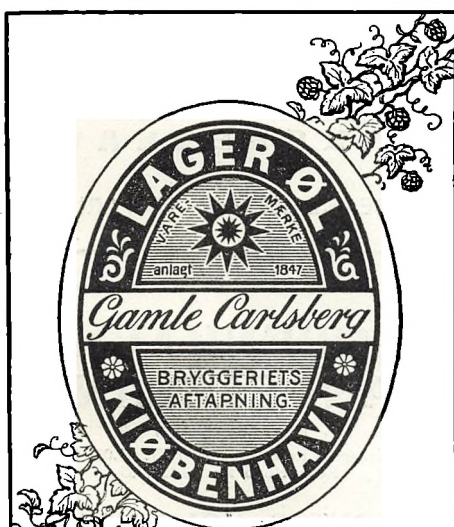
BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Dieselolie
“BP” Benzin + Fuel Oil
Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22. København. Centr. 5455. Telegr. Adr. Unitedoil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP



*fra
1847-1927
samme Kvalitet*

Prisen er nu stærkt nedsat.

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALEK:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikker af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SEJL · FLAG · KOMPASSER**WEILBACH**

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg fra James Howden & Co.

GLASGOW

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK

TELEFON: 5601

ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVNTELEGR. ADR.:
HOLZANDIA**HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARL**

TELEGRAM-ADRESSE: "STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K.

CODER: WATKINS · SCOTT'S 10TH EDITION
THE BOE CODE

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

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. 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

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.421.765

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

Filialet i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 32

FREDAG 5. AUGUST 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

LØNNINGERNE OM BORD

Det amerikanske Handelsministeriums Søfartskontor har ladet udarbejde en Statistik over Lønningerne om Bord i Skibe af forskellige Nationaliteter. Statistikken er blevet offentliggjort i »Monthly Labour Review«, og vi gengiver nedenfor nogle af de i denne indeholdte Tal:

Gennemsnitlig Maanedsløn paa Skibe over 5000 t. brutto.

Skibets Nationalitet	Helbefarne Matroses Dollars	1. Mestres Dollars
Amerikansk		
1) Privat	60	270
2) Shipping Board	62	263
Engelsk	44	152
Dansk	48	183
Hollandsk	40	151
Fransk	17	127
Tysk	22	98
Italiensk	20	69
Norsk	38	81
Spansk	21	113
Svensk	40	148

Blandt de europæiske Stater staar Danmark, som det vil ses, med de højeste Lønninger. Tallene, der siges at stamme fra 1926, er maaske nu lidt forældede, da det jo altid tager Tid at indsamle Materiale fra de forskellige Lande i Verden, men det relative Forhold mellem Tallene er næppe synderligt forrykket, saaledes at de ogsaa i Øjeblikket maa siges at give Udtryk for Lønforholdet, som det er.

Ganske vist er Lønkontoen kun en Del, omend en betydende Del, af Driftsudgifterne ved et Skib, men det Faktum, at vore Redere paa denne Konto har en Del højere, i nogle Tilfælde omtrent dobbelt saa store Udgifter som de udenlandske Konkurrenter, bidrager jo i hvert Fald ikke til at forøge de danske Skibes Konkurrencedygtighed.

SHIPPING BOARDS DAMPSKIBSLINJE TIL SKANDINAVIEN

Vi omtalte forleden et Rygte om, at Shipping Board skulde paatænke at opgive København som Stabelplads for dets Trafik paa Skandinavien og Østersøen, hvilket Rygte dementerades af Shipping Boards herværende Repræsentant, Kaptajn W. J. Rague. Der forestaar imidlertid dog, efter hvad der nu meddeles, en Forandring med den amerikanske Fragtrute, The American Scantic Line, idet Shipping Board har udbudt nævnte Linje samt The American West African Line, The American Palmetto Line og The American French Line til Salg.

Kaptajn Rague gør imidlertid opmærksom paa, at Købere maa garantere, at de paagældende Linjer fortsættes uforandret i et nærmere fastsat Tidsrum, 5—10 Aar, og der vil altsaa ikke foreløbig ske nogen Forandring, hvad The American Scantic Line angaar.

At Shipping Board synes bestemt paa at gennemføre den af den amerikanske Regering førte Politik at overdrage de nævnte Linjer helt til private Selskaber fremgaar af, at den samtidig med, at den har udbudt Linjerne til Salg, har meddelt de Firmaer, der i Øjeblikket driver dem for Shipping Board, at Driften

vil blive overdraget andre Selskaber, saafremt de ikke køber Linjerne. Det amerikanske Skibsfartsblad »Nauticus«, der bringer denne Meddelelse, udtaler dog Haab om, at denne Trusel ikke vil blive bragt til Udførelse, da det jo ikke kan være til Fordel for Shipping Board at erstatte erfarne Agenter med andre, der først skal erhverve sig Erfaringen, blot fordi man ikke kan bevæge dem til at købe Tonnage, paa hvilken der hviler kontraktlig Forpligtelse til at opretholde fastsatte Fartplaner, hvad enten Trafikken retfærdiggør den i Kontrakten stipulerede Sejl-Hyppighed eller ikke.

INTERNATIONAL HØFLIGHED

Som omtalt andetsteds i Bladet har en Del svenske Fiskere i Råå offentligt rettet en Tak til danske Dampskibsførere for den Hensynsfuldhed, de altid viser overfor Fiskerbaade i Arbejde.

Til Fiskeridirektøren i Norge er der nylig indsendt en Klage i Anledning af, at større udenlandske Skibe, navnlig Krigsskibe, med fuld Fart løber ind i de snævre norske Fjorde og derved sætter saa megen Sø, at Fiskernes Redskaber beskadiges.

Fiskeridirektøren har i den Anledning anmodet Lodsvæsenet om, at Lodserne maa blive gjort opmærksomme paa Forholdet, saa at de kan sørge for, at der i paakommende Tilfælde vises fornøden Forsigtighed. Hvis denne Henstilling ikke følges, vil der ske Henvendelse til Forsvarsdepartementet, for at dette kan træffe de fornødne Foranstaltninger.

I Danmark var — i hvert Tilfælde i Aarene før Verdenskrigen — Klager som de nu i Norge fremførte ikke ualmindelige.

Fiskere ved Lille Bælt fik ofte deres Fangstredskaber og Baade beskadiget ved den voldsomme Dønning, en med fuld Kraft sejlende tysk Flaadeafdeling fremkaldte i det snævre Farvand, men Forholdene der synes nu i den Henseende at være tilfredstillende.

DE SPANSKE SUBVENTIONER

Der foreligger nu yderligere Enkeltheder angaaende Den spanske Regerings Planer med Hensyn til Subventionen til Landets Skibsfartserhverv.

Regeringen har sluttet en Overenskomst med La Compañia Trasatlantica, hvorefter der ydes det nævnte Selskab Midler til Anskaffelse af 14 store Ocean-Rutebaade. Nogle af disse vil blive købt i Udlandet, andre bygget paa spanske Værfter. Fra Italien vil der blive erhvervet 4 Rutebaade til en Linje mellem Liverpool, spanske Havne og det fjerne Østen, medens 4 Skibe paa 25—30.000 Tons vil blive sat i Fart mellem Cadix og New York, to af samme Tonnage mellem Barcelona—Rio de Janeiro og Buenos Aires og to paa 20.000 Tons hver paa en Rute til Cuba, Mexico og Mellemamerika. Yderligere vil der blive udrustet to Skibe til Rejser Jordan rundt. En ny Linje med 4 Skibe paa 15.000 Tons hver vil blive aabnet mellem Valparaiso og andre Stillehavshavne. Efter Forlydende vil der blive tilstaaet det spanske Selskab særlige Lettelser for at sætte det i Stand til at konkurrere med fremmede Selskaber, der opretholder faste Ruter paa

Mellem- og Sydamerika, og som anløber spanske Havne.

Det fremgaar af ovenstaaende, at den Støtte den spanske Regering har besluttet at yde Landets Skibsfart, vil komme til at koste Landets Skatteydere store Summer, og ogsaa for Udlandet er Planen af direkte Interesse, idet den jo indeholder Bestemmelser om særlige Lettelser for spanske Skibe i spanske Havne for at sætte dem i Stand til at konkurrere med de udenlandske Skibe.

SPANSKE HAVNEUDVIDELSER

Til Udbygning af spanske Havne er der blevet stillet et Beløb af 600 Millioner Pesetas til Raadighed, der skal anvendes med følgende Beløb til nedenævnte Havne: Algeciras 24 Millioner, Alicante 10 Millioner, Almeria 15, Aviles 12, Barcelona 30, Bilbao 70, Cadiz 9, Cadiz (dry dock) 19,3, Cartagena 10,5, Castellon 11,5, Centa 30, Coruña 20, Ferrol 14, Gijon 20,5, Huelva 28, Las Palmas 24, Malaga 13, Melilla 17, Mallorca 7, Pasajes 12, San Sebastian 15, Tenerifa 23, Santander 18, Sevilla 50, Tarragona 12, Valencia 40, Vigo 34, Denia 0,2, Motril 0,7, Pontevedra 4,4, Riba de Sella 2,4 og Villa Garcia 2,5 Millioner Pesetas.

HAVETS FORURENING MED OLIE

Som Svar paa Forespørgsel fra Board of Trade har »Royal Society for the Protection of Birds« udtalt, at Forurening af Havet ikke er ophørt, efter at »Oil in Navigable Waters Act« er traadt i Kraft. Fra mange Sider indløber Beretninger om Olievand lang Kysterne og om døde Fugle.

Selskabet udtaler, at Loven synes utilstrækkelig til Beskyttelse af Fugle og Fisk, og at man indser Nødvendigheden af, at formaa de maritime Stater til at forlange, at Separatorer installeres i alle søgaaende Skibe.

DØDSFALD

Fhv. Maskinmester i D. F. D. S. Johannes Schouenborg er i disse Dage død paa Kommunehospitalet i Aalborg.

Maskinmester Schouenborg, der kun blev 48 Aar gammel, var født ved Vejle. Efter at have taget Maskinisteksamen kom han i Det Forenedes Tjeneste. Denne Stilling forlod han dog efter nogle Aars Forløb for selv at begynde en Virksomhed i Maskinbranchen, men da dette ikke gik efter Ønske, tog han atter til Søs i de Carlske Rederier. Da disse Skibe kom ind under D. F. D. S., kom han saaledes atter ind i dette Selskab.

Nu havde Schouenborg forladt Søen for at begynde

DANSK MOTORSKONNERT SPRUNGET I LUFTEN

Den i Marstal hjemmehørende 4-mastede Motorskonnert »Elin« er paa Rejse fra Tunis til Libau kommet i Brand og sunket i Biscayabugten. Besætningen, 10 Mand, er reddet af en fransk Damper og landsat i Bordeaux.

Skibets Reder, Hans Petersen, København, udtaler, at »Elin« den 14. Juli havde forladt Bizerta i Tunis med en Ladning Kanoner og hundrede Tons Ammunition. Da »Elin«, der skulde bringe denne Ladning til Libau, i Torsdags befandt sig i den biscayiske Bugt, opstod der Ild i Motorrummet. Til Trods for Opbydelse af alle Anstrengelser var det Besætningen umuligt at slukke Ilden, og skyndsomst maatte man forlade det brændende Skib, forinden Ilden naaede Ammunitionen.

sin egen Virksomhed, men Døden afbrød ham, netop som han skulde tage fat.

Maskinmester Schouenborg, der efterlader Hustru og 3 Børn, havde mange Venner, baade inden- og udenfor sin Stand.

NYT SØKORT

Fra Søkort-Arkivet er udsendt et nyt og udmærket Kort over Københavns Red og Havn i Maalestok 1 : 12500 paa 56 Gr. Br., og hvori Dybder og Højder er angivet i Meter til Middelvandstand. Misvisningen er aflagt for 1930, og den aftager for Tiden ca. 10 Minutter aarlig.

Paa Kortet er vist de forskellige Havne og Bassiner gennem hele Hovedhavns Længde, Luftmarinestationer, spærrede Farvande og Lossepladser, samt Havnens Grænser, ligesom en stor Del af Byen er medtaget.

Det nye Kort er et Udtryk for det fortrinlige og nøjagtige Arbejde, der udføres fra Søkort-Arkivet.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i Juni Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 581 med 309.871 N.R.T. mod 631 med 336.613 N.R.T. i Maj Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 602 med 321.565 N.R.T. mod 628 med 330.103 N.R.T. i Maj.

Af de i Juni Maaned indgaaede Skibe indgik 304 med 172.905 N.R.T. i Ballast, medens 84 Skibe med 44.606 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juni Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe androg 542 mod 306.773 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 530 med 305.119 N.R.T.

Den danske Tonnage staar som No. 3 efter Tyskland med 178 Skibe med 77.993 N.R.T. som No. 1 og Sverige med 116 Skibe med 60.517 N.R.T. som No. 2.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	4	265
Danzig	64	13.099
Danmark	83	58.442
Tyskland	178	77.993
England	33	33.820
Estland	2	460
Finland	4	4.611
Frankrig	9	9.311
Grækenland	1	1.862
Holland	5	2.576
Italien	1	1.646
Letland	10	6.249
Norge	39	25.549
Østrig	3	300
Polen	28	11.320
Rusland	1	1.851
Sverige	116	60.517

Af det kortfattede Telegram, som Skibets Fører, Kaptajn I. Larsen har sendt Rederiet, fremgaar det, at »Elin«, kort efter at Baadene var stødt fra Skibet, sprang i Luften. En fransk Damper »Graslin«, der havde observeret Ulykken, ilede til Hjælp, og snart efter befandt hele Besætningen sig i god Behold paa den franske Damper, der ilandsatte de skibbrudne danske Søfolk i Bordeaux. Om nogle Dage kan Besætningen ventes her til Byen; men da hverken Skib eller Ladning var assureret, er det tvivlsomt, om der i Anledning af Forliset vil blive krævet afholdt Søforhør.

»Elin«, der skulde have anløbet København for at indtage Brændselsolie og Proviant, var bygget 1922 i Marstal og lastede 500 Tons.

SIKKERHEDEN TIL SØS

Hver Uge bringer Meddelelse om et vist Antal Skibshulykker eller Uheld, og skønt Antallet af Skibe, der gaar tabt, formindskes Aar for Aar, er dog det Tal, Søen tager, stadig betydeligt. Moderne Opfindelser har bragt Skibsfarten Hjælpemidler, der i mange Tilfælde redder Skibe, der uden disse Hjælpemidler vilde have været redningsløst fortabte.

Skibsofficerernes Dygtighed som Navigatorer staaer meget højt, men den menneskelige Dømmeevne kan dog til Tider svigte, og en urigtig Afgørelse kan i et kritisk Øjeblik blive truffet. Vind og Vejr har ofte Overtaget over selv de bedst udrustede Skibe, de dygtigste Navigatorer og kan gøre alle menneskelige Anstrengelser forgæves. Der er imidlertid en Del Ulykker, der skyldes Mangel paa Omhu ved Udrustningen og Lastningen af Skibet. Nu og da ser man hele Epidemier af Ild om Bord, særlig i Kulladninger, og en Undersøgelse af Tilfældene viser, at de skyldes Kul af overordentlig let antændelig Art, der stammer fra visse bestemte Gruber. Der ogsaa i de senere Aar opstaaet en stadig voksende Mistillid til de saakaldte »self-trimming« Skibe, hvilken Type man mener er usikker. Disse Skibe har meget store Lugeaabninger, og i stormfuldt Vejr er de Forbindinger, hvormed Lugerne fastholdes, tilbøjelige til at løsnes, hvilket betyder en Fare for Skibet. En anden Kilde til Fare er mangelfuld Stuvning, særlig af Ladninger *in bulk*, hvilket kan foraarsage en Forskydning af Ladningen med mere eller mindre stærk Krængning af Skibet, der jo atter kan medføre Fare for dette. Spørgsmaalet er altsaa, hvorledes disse forskellige Farelementer kan fjernes. Hvad Stuvningen angaar, er det nødvendigt at vise den største Omhu, og at der træffes alle nødvendige Forholdsregler til Forhindring af, at Ladningen forskubber sig. Fordelene ved »self trimming« Skibe er almindeligt anerkendte, men hvis disse Skibes Byggemaade virkelig indeholder en Fare, bør der indføres en Ændring med Hensyn til Lugerne, saaledes at der opnaas større Sikkerhed. Man kan herimod indvende, udtaler *The Shipping World*, at strængere

Bestemmelser kan virke hæmmende for britiske Redere i deres Konkurrence med Udlandets Redere, hvilket selvfølgelig er rigtigt. Men de medfører ogsaa Fordele. Hvis Skibene anses for sikrere end andre Nationers, betyder det et Plus for dem og gør det muligt at opnaa favorable Betingelser hos Assurandørerne.

Forlisprocenten aftagende.

Ifølge *Lloyds Register Returns* er Forlisprocenten langt mindre i det sidste Femaar end i Femaarene fra før Krigen. Det aarlige Gennemsnit af forlist Dampertonnage i Aarene 1922—1926 er 0,71 pCt., medens f. Eks. Gennemsnittet var 1,19 pCt. i Aarene 1909—1913.

Ophugningerne.

Den ophuggede Dampertonnage varierer meget fra Aar til Aar. I Perioden 1905—09 var Minimum 120,000 Tons og Maksimum 251,900 Tons; fra 1909—1914 ligger Tallene mellem 87,737 og 245,891 Tons. I Perioden 1915—20 blev praktisk talt ingen Tonnage hugget op, det aarlige Gennemsnit var ca. 10,000 Tons.

Ganske anderledes stiller Forholdet sig i de senere Aar. I 1921 var den ophuggede Tonnage paa 77,500 Tons, for 1922 var Tallet 315,000 Tons, for 1923 ialt 963,000 Tons, og i 1924 naaede man op til 1,174,000 Tons. I 1925 sank det til 653,000 Tons, og i 1926 var det 799,000 Tons.

Tonnage-Ophugningen øver selvfølgelig Indflydelse paa Skibsfartens Stilling, og hvis man havde fortsat Ophugningen i samme Udstrækning som i 1924, vilde det sikkert have gavnet Skibsfarten; men Verdenstonnagen tiltager tværtimod nu hurtigere end Efter-spørgslen efter Tonnage. Dette er, skriver »Lloyds List«, ikke Englands Skyld, da Tonnagen i det sidste Aar er gaaet 90,000 Tons tilbage. Nedgang i Tonnagen findes ogsaa i Danmark, Frankrig og Spanien, medens Tilvækst kan noteres for Tyskland, Holland, Italien, Japan, Sverige og »andre Lande«.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 2. August 1927.

I de sidste Dage i forrige Uge stod Fragtmarkedet igen i La Plata's Tegn. Paa én Dag sluttedes ikke mindre end 18 Baade alene paa Londons Børs, og Raterne bedredes betydeligt. Prompte Baade havde ubetinget Befragternes største Interesse, men September/Oktobre Tonnage var ogsaa efterspurgt, og flere benyttede den faste Tendens til at sikre sig en Last, selv om Raten for September/Oktobre ikke var fuldt tilfredsstillende. La Plata har endnu engang bevist, hvilket uhyre vigtigt Marked det er, og en Opgang i dette Marked har lige for Øjeblikket den allerstørste Værdi. Det kan jo ikke nægtes, at de fleste andre »deep Sea« Markeder er mere eller mindre til Rotterne, og en saavidt betydelig Fremgang i La Plata maa virke stimulerende paa de oversøiske Markeder i al Almindelighed.

I de hjemlige Markeder kan vi ikke notere nogen som helst Sensationer, og Englands August Bank-Holiday og de $\frac{2}{3}$ Colliery Holidays gør deres til, at Fragtmarkedet i disse Dage er forretningsløst.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er hverken værre eller bedre, og August Maaned gaar nok med, uden at den længe ventede og højst rimelige Opgang virkelig indtræffer. De nuværende Fragter giver i de fleste Tilfælde et nogenlunde Overskud, men et saadant er ikke tilstrækkeligt, naar der skal tages Hensyn til Afskrivning, Forrentning og Vedligeholdelse.

Props- og Pulpwood-Laster til U.K./Holland og Nordfrankrig har været nogenlunde konstante i længere Tid. Naar Indtagende og Ekspeditioner er gode, kan det gaa an, men i Havne som Rotterdam og Rouen, for at tage 2 af de vigtigste, løber der store Beløb paa i »despatch money«, og de Penge, som gives ud til »despatch money«, er ikke altid Fortjeneste, da det meget ofte hænder, at den indsparede Tid ikke kan udnyttes, hvis Baadene er sluttet for næste Rejse til en bestemt Dato, og det er umuligt at beregne med nogenlunde Nøjagtighed, hvor hurtigt Modtagerne vil losse. — D.B.B. til London noteres omkring 44/-, Basis Syd-Finland og tilsvarende fra de nordlige Lastepladser. Fra svenske Havne er Raten ogsaa omkring 44/-. Fra Danzig er der i den senere Tid betalt lidt mere, men som Regel staaer Raterne fra Danzig/Riga og lignende Havne ikke i Forhold til, hvad der faas fra Sverige/Finland, til Trods for den mere problematiske Ekspedition og dito Indtagende.

600 stds. Brahestad/Dunkirk er sluttet til 45/6. 600 stds. Umeå og Örnsköldsvik/Calais 44/3, 900 Fv. Syd-Finland/Calais-Rouen 38/6, 39/6d., 700 stds. Kemi/Boston, 53/9, 550 stds. Walkom/Kings Lynn, 50/-, 500 stds. Wasklot/Hull, 46/-, 700 stds. Danzig/London, 43/-, 700 Fv. Danzig/Cardiff, 48/9, 2750 T. Vaadmasse, Sundsvall/Ridham, 8/10 $\frac{1}{2}$ d., fri Losning og dues.

1200 stds. Trångsund/Sharpness, 52/-, Sept.; for lignende Last, prompt Lastning, er Tonnage refuseret til 50/-, og Befragternes Ide er 48/- maaske 49/-.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En Tak fra Sildefiskerne

Befolkningen i det svenske Fiskerleje Råå har offentliggjort følgende Tak:

»Til de danske Chefer paa Passagerbaadene, som be-sejler den nordlige Del af Øresund, fremfører vi herved vor hjerteligste Tak for den Humanitet og Agtpaagivenhed, de har vist mod vore Fiskeredskaber.

Særlig rettes vor Tak til Kaptajnen paa Damperen »Aalborghus«.

Samtlige Sildefiskere i Råå.

Dansk Skibsførerforening oplyser om de Forhold, der formentlig har givet Anledning til denne Tak:

— Fiskerne i Sundet bliver mange Gange af Forholdene tvunget ud i Sejllinien. Man kan, hvis man en af disse Aftener kommer til Helsingør, se en Række lysende

Prikker ude i Sundet, den ene tæt ved den anden. Det er Sildefiskere i Arbejde. Mødet mellem dem og Rutedamperne kan ofte være vanskeligt nok. Dampene skal jo holde deres Fart, og naar de pludselig skal dreje af, fordi de har faaet en Fisker for Boven, kan de selv komme i vanskelige Situationer, ikke mindst overfor mod-gaaende Dampere. Det er den Slags Tilfælde, der kan medføre, at der rettes Bebrejdelser mod en Kaptajn for fejl Manøvre. Men de danske Kaptajner viser den størst mulige Hensyntagen til Fiskerne — herpaa tyder jo ogsaa Henvendelsen fra Fiskerne i Råå.

Ubuden Gæst om Bord

Førrige Onsdag skete et ejendommeligt Flyveuheld ved Horten.

En af Marinens Flyvebaade, som førtes af en værneplig-

(Fragtmarkedet fortsat.)

Sharpness er imidlertid ingen billig Havn, og over 80/90 stds. daglig Losning kan ikke paaregnes.

HVIDEHAVET

har bl. a. taget 1050 stds. Onega/London, 65/-, 520 stds. Archangel/Goole 71/-.

CANADA

er uforandret, stille.

KUL, KOKS, etc.

For 2500/3000 T. Østkysten el. Forthet/god dansk Havn er Raten ca. 5/9d., 500 Losning. En 3800 Tonner har akcepteret 5/- til København, 1000 Losning, og 3300 Tonner 5/3 Lindholm Pier, 500 Losning. Dunston/Aarhus betaler 5/9d., maaske 5/10½ for 2700 Tonner. Tyne/Karrebæksminde 7/3, 7/6, 1000 T., Tyne/København 5/9 2500 Tonner. Rotterdam/Limhamn 5/6, 3000 T., 800 Lastning/700 Losning. Koks-raterne er stadig under al Kritik. London/København 7/6, 7/9, Rotterdam/København 7/9, London/Nakskov 1350 T., 8/6, Garston/Odense 8/-, 8/6d 14/1600 Tonner. Kulnoteringerne fra Danzig er forholdsvis bedre: Danzig/Fredericia 6/6, 2700 T., Saxkøbing 7/3, 1000 T.

COASTING & BAY

»steady/. Bunkerpriserne er stigende og er gaaet op med ca. 1/- pr. Ton.

MIDDELHAVET

Kulraterne til Genoa er decideret fastere, selv for de allerstørste Baade, og 8/- kan nu faas. — Noteringerne til andre Middelhavshavne er gennemgaaende uden nogen som helst Forandring fra sidste Uge, og det samme maa siges om alle de hjemgaaende Laster. — Frugt fra Spanien til U. K. Cont., Sept. Lastning og fremover søger Tonnage til 20/- 21/- pr. 100 cbf., men forhaabentlig bliver der ikke akcepteret under 25/- til at begynde med.

SORTEHAVET & DONAU

ser nu ud til at komme op, og der er sluttet en 2/3 Baade fra Sortehavet, rigtignok til elendige Rater, men Raterne maa vel ogsaa her stige med Efterspørgselen. Fra Donau er taget et Par Baade til Kontinentet, 15/6 én, 16/- to Lossehavne og til danske Havne noteres 18/6 19/-.

NORDSTATERNE, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Rater er ligesom sidst, og ser ikke ud til at kunne komme op, hvilket for en stor Del skyldes, at Rutebaadene tager, hvad de kan faa. — Montreal er maaske lidt fastere, hvilket dog endnu ikke har givet sig Udslag i højere Rater. For prompt Lastning og for Sept./Oktober er Befragternes Idé uforandret, med henholdsvis 10 c. og 14½ c., Antwerpen/Rotterdam og Middelhavshavnene for prompt og

14½ 15 c.—17½ 18 c. Oktober. Fra Nordstaterne udbydes enkelte Kullaster til La Plata, Italien/Alexandria til uforandrede Rater, og Cuba har igen sluttet til 16/6, 17/- til U. K. Cont. med 18/- til Marseille. Gulfen/Harburg har faaet Tonnage til \$3, og Gulfen/Melbourne 28/9, Svovl. — Oliekager Gulfen/Danmark er vanskelig værd mere end \$6.50 for prompt Lastning, men for September bør \$7 kunne opnaaes. Pitch-pine Gulfen/U. K. og Italien noteres til 130/- 135/- og Fosfat Tampa/Malmø \$4.25, Dec. Lastning: Scrap Iron Havana/Danzig \$4.50 f. i. o., Aug. Lastning.

Fra Pacific-Kysten er igen sluttet et Par Baade til 31/- Sept., 33/- Okt./November.

SYD-AMERIKA

Udgaende Kullaster fra Wales ligger fremdeles omkring 13/-, 13/3, 13/6 til Lower Ports; for fuel til Buenos Aires er betalt 14/3, hvilket maaske er en lille Smule bedre end Kul, men Differencen i Trimmingen er ca. 9d. — Kornraterne er meget faste for Aug. Lastning, og de sidste Slutninger er gjort til 23/-, 23/6d., Basis U. K. Cont. med forskellige Optioner. Desværre sluttes der til samme Rate pr. Sept./Oktbr., og det er forstaaeligt nok, at Befragterne ikke har noget imod at dække ind; men det vilde være rimeligt, om der blev betalt mere for Lastning et Par Maaneder frem i Tiden. Til skandinaviske Havne, Aug. Lastning indikeres 25/-, 26/-, Basis 1 Lossehavn, og et Par Baade er sluttet til Nordstaterne med Option af Canada til forholdsvis tilfredsstillende Rater, ligesom der ogsaa er Efterspørgsel efter en Baad eller to til Syd-Afrika.

Fra Chile er betalt 29/-, B/H, 31/6 Middelhavet, 32/6 Alexandria, December Lastning, og \$5 Gulfen, \$5/70 Nord Staterne, August. —

ØSTEN

er ualmindelig uvirksom.

Australien har saa godt som intet at byde paa udover Zink-ore fra Port Pirie, enkelte Ladninger Hardwood og Kul fra Newcastle N. S. W.

Vladivostok har foreløbig ingen Efterspørgsel og fra Bombay/Karachi er betalt 21/6 pr. T. d.w., 19/6 scale. — For Majs Syd-Afrika/U. K. Cont., November Lastning, er akcepteret 22/6 mod 23/6, 25/- for kort Tid siden.

TIME-CHARTER

Den nuværende større Interesse for Baade paa Time-Charter for trade i europæisk Fart og »world-wide« trade, skulde tyde paa, at Fragtmarkedet i alt Fald ikke gaar tilbage. — Vestindien er »in sympathy« med de nordamerikanske Markeder, og en 3600 Tonner har maattet akceptere \$1.20 for en Rundrejse. For 4/5 Mdr. er betalt \$1.50, 3600 T. og for 7 Mdr. \$1.40, 3500 T. »Voyage across« er gjort til \$1.75 og for en 10.000 T., Diesel, Levering Java, Tilbagelevering Shanghai, 6/6d.

BESKYTTELSE AF FISKEREDSKABER

Under 24. Juli er der udstedt følgende kgl. Anordning angaaende Adgang for Fartøjer, som fisker med Snurrevaad, til at føre visse Signaler, samt angaaende Forbud mod Anvendelse af Ankerlys agter i korte Fartøjer:

1. For at beskytte Fiskeredskaberne imod Overlast fra andre Fartøjers Side kan danske Fiskerfartøjer, som fisker med Snurrevaad — i Lighed med, hvad der nu er tilladt engelske og hollandske Snurrevaadsfiskere — vise følgende Signaler:

Om Dagen: — En sort Kugle (Kurv eller Signalfigur), anbragt i den forreste Del af Fartøjet saa nær ved Stævnen som muligt og ikke mindre end 3 Meter over Rælingen.

Endvidere en sort Kegle ophængt i den ene Spids under en Raa (Tværstang) paa agterste (eller eneste) Mast ud imod den Side, til hvilken Redskabet viser.

Om Natten: — Tre hvide Lys i en Trekant hvis Sider er ca. 75 cm, ophængt ved den ene Spids under Raaen ud imod den Side, til hvilken Redskabet viser.

Naar Linerne løbes ud, bruges Signalerne sammen med de almindelige Sidelys, men uden disse, naar der hives ind. Toplyset eller Ankerlyset maa ikke vises samtidig med Signalerne.

Lyd-Signal: — Tre lange og en kort Tone med Fløjten

eller Taagehornet, naar andre Skibe nærmer sig. I usigtbart Vejr gives de i de internationale Søvejsregler anførte Taagesignaler (Art. 9. i.).

Naar et Snurrevaads-Fiskerfartøj er til Ankers om Natten og ikke arbejder med Snurrevaad, skal det vise det sædvanlige Ankerlys, som foreskrevet i Art. 9. g. 1. Afsnit i de internationale Søvejsregler, og maa ikke vise det ovennævnte Signal.

Anvendelsen af andre Signaler end de her anførte, til Beskyttelse for Snurrevaadsfiskeres Redskaber, er forbudt.

Andre Skibe og Fartøjer, især saadanne, som slæber Trawl eller Skovlvaad, opfordres til at gaa langt uden om Fiskerfartøjer, som ved de foran angivne Signaler betegner, at de fisker med Snurrevaad.

Vaad og Liner kan tilsammen strække sig over en Kvadrat-Sømil.

2. For at undgaa Forvekslinger — særlig med de i de internationale Søvejsregler Art. 9. a. b. c. og Art. 10 foreskrevne hvide Lys — er det forbudt til Ankers liggende Fiskerkuttere og andre korte Fartøjer at anvende det Ankerlys agter, som i Art. 9. g. 2. Afsnit er foreskrevet for Skibe med en Længde af 150 Fod (c. 46 Meter) og derover.

Anordning Nr. 187/1925, Pkt. 1: »Om Adgang for Fartøjer, som fisker med Snurrevaad, til at føre visse Signaler« sættes herved ud af Kraft.

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 470).

lig Flyverløjtnant, skulde foretage en Landing paa Søen, men Føreren var ikke opmærksom paa, at Dampskibet »Jarlsberg« var i Farvandet. Han fløj lige mod Skibet og landede paa Kommandobroen, hvor Maskinen blev staaende. Flyveren kom uskadt fra det, og heller ingen af de Ombordværende kom til Skade derimod blev Maskinen en Del ramponeret.

Damperen fortsatte til Tønsberg med Flyveren om Bord. Det hele gik saa hurtigt for sig, at man om Bord paa Damperen overhovedet ikke saa Flyvebaaden, før den var om Bord.

Uheldet er sket paa den Maade, at Maskinens Vingspids fik fat i »Jarlsberg«s Mast, og paa mindre end et Sekund var den svinget rundt og landet paa Kommandobroen. Hvis en Flyver med Vilje vilde have landet om Bord, var han næppe sluppet levende fra det.

40 Aars Jubilæum

Kaptajn H. P. Nielsen, Fører af Damperen »Erindring«, kan paa Lørdag fejre 40 Aars Jubilæum.

For 40 Aar siden traadte H. P. Nielsen i det kendte Marstal-Rederi H. C. Christensens Tjeneste, først som Styrmand paa 3mst. Skonnert »Danmark«, senere som 1. Styrmand med Rederiets første Damper »H. C. Christensen« og derefter med Damperen »Enigheden«. I 1898 blev Kaptajn Nielsen Fører af denne Baad, senere førte han »Energi« og den gamle »Erindring«, og siden 1921 har han haft den nye »Erindring«.

Kaptajn Nielsen har som Rederiets ældste Skibsfører udført et stort og paaskønnet Arbejde, og de mange Aar under samme Rederiflag vidner om det smukke Forhold mellem Officerer og Rederi, der altid var et Særkende for det gamle Marstal-Rederi.

Kæntringsulykke

Der skete i Torsdags en frygtelig Skibsulykke i Nærheden af Chicago paa Michigansøen. En Turistdamper kæntrade, og over 40 Passagerer druknede. Ofrene var for Størstedelen Kvinder og Børn.

Ulykken skete ved, at Passagererne pludselig strømmede til Skibets Læside for at søge Ly mod en voldsom Regnbyge. Skibet kom derved til at krænge meget stærkt, og et Vindstød fik det til at krænge yderligere over, hvorefter det sank i Løbet af et Øjeblik. Nogle af Passagererne forsøgte at klatre sig til det synkende Skib, andre gjorde Forsøg paa at svømme ind til Kysten. Nogle Baade bragte den første Hjælp og reddede flere af Passagererne.

Damperens Kaptajn og Besætning er blevet anholdt. Der var ca. 70 Passagerer med Damperen.

Fyret slukkedes

Indsejlingsfyret til Falkenberg Havn slukkedes forleden Aften kort før Midnat. Da der ventedes Skibe, bl. a. en Damper fra Hamburg, blev der straks foretaget en Undersøgelse af, hvad Grunden til Slukningen var, og det viste sig at være et Insekt, der var kommet ind paa Brænderen og havde slukket Fyret.

POSITIONSLISTE PR. 1. AUGUST 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, pass. Brunsbüttel 30.7.
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen, ank. Kings Lynn 25.7.
m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Port Said 28.7. p. R. t. Hamburg.
s.s. Alfred Hage, afg. Brunsbüttel 25.7.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Antwerpen 1.8. til Tanger.
s.s. Amalienborg, Sørensen, afg. Montevideo 22.7.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, afg. Oslo 30.7. til Hamburg.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Rio 27.7. til Skandinavien.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Bahia Blanca 30.7.
s.s. Arkansas, Henriksen, afg. Sarpsborg 19.7. til Boston.

m.s. Asia, Andersen, pass. Gibraltar 29.7. p. R. t. Port Said.
s.s. Askø, Hjorth, afg. Pernoviken 30.7. til London.
m.s. Astoria, Beldring, pass. Colon 26.7.
s.s. Astrid, Bjark, pass. Holtenau 31.7. p. R. t. Finland.
s.s. Atlantic, Petersen, ank. Mji 29.7.
m.s. Australien, Christensen, afg. Fremantle 26.7. til Adelaide.
s.s. Axel, Kanstrup, ank. Kbhvn. 27.7.

B

s.s. Beira, oplagt.
s.s. Bellona, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. Benedikt, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.

C. L. OVERSIER
DORDRECHT · ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER
STEVEDOR

Omskibning af Ladninger med moderne
Kraner og Lastningsmateriel.

ZEYEN & DE MEYER
ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTERE
STEVEDORES

BEFRAGTING

BUNKER-ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose,	Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street		
Byth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	GLASGOW, 78, St. Vincent Street
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street		
HULL, Prudential Buildings	} Lambrose,	GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road
Immingham, Dock Offices		

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO
Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul-Entrepenører

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

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 LØFTE-EVNE
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 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708
TELEFON-NR.:

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

JOHAN BECKMANN SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegram-Adr. »Beckmann«

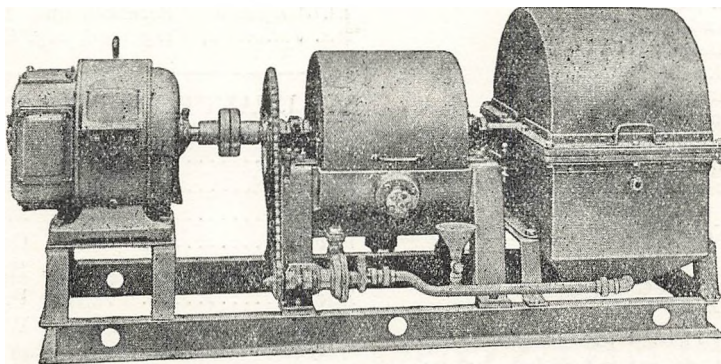
INTERNATIONAL STEVEDORING ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

AMSTERDAM

LONDON

ROTTERDAM

LISSABON

HAMBURG

GHENT

KØBENHAVN

Telefoner {Grimsby No. 621
{Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Codes: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCK

Telegram-Adresse: »Vomehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway,
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNE PLADS 26 · KØBENHAVN K.



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Fax: 3930 & 3902

Nattefoner: Fax: 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.

Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statslff.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

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.

TUBORG
Pilsner

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN

KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE

INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:

DIESELMOTORSKIBE

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE

KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LONDON E.C.3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lambert
Newport, Mon., 131, 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.....	} 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.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillip»

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de Italienske Statsbaner og den kgl. italienske Marine
 SKIBSMÆGLERE
 Repræsentanter for det britiske Marineministerium i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd. Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
 BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
 Stiftet 1899
 Aktiekapital 20 Millioner Kroner.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
 samt
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

PEDRO NIELSEN
 Skibsmægler og Befragter
 VALENCIA (COLON 64)
 Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udgave 1906, See Code.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE • HAVARI AGENTER • SKIBSHANDLERE • STEVEDORER

Agenter for: Nordtjask Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld
 Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
 HAMBURG

STEINHOFF 9 • TELEGR.-ADR.: „ALFMUNT“

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION" Hovedkontor: HELSINGFORS Coder: SCOTT'S & WATKINS'

<p>MEDLEMMER:</p> <p>Koivisto (Björkö) ... W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.</p> <p>do. ... Seppinen & Co. Stevedores</p> <p>do. ... Karelia Stevedoring Co. O.Y.</p> <p>Trångsund ... A.B. The Federations Stevedore</p> <p>do. ... W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.</p> <p>Wiborg ... V. Sandholm & Co., Ltd.</p> <p>Fredrikshamn ... Blomberg & Co. A.B.</p> <p>Kotka ... Björklund & Co. i Kotka A.B.</p> <p>Lovisa ... Lovisa Stevedoring Co.</p> <p>Borgå ... Borgå Stuveriaktiebolag</p> <p>Helsingfors ... A.B. Edv. Björklund O.Y.</p> <p>Sörnäs ... A.B. Edv. Björklund O.Y.</p> <p>Ekenäs ... A.B. Hangö Stevedoring O.Y.</p> <p>Hangö ... A.B. Hangö Stevedoring O.Y.</p> <p>Åbo ... O.Y. Newstevedoring, Ltd.</p> <p>Nystad ... Nystad Wood Export & Stevedoring Co.</p> <p>Raumo ... Wass & Lundberg O.Y.</p> <p>Räfsö & Mäntyluoto ... O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.</p> <p>Kristinestad ... Lindqvist & Co.</p> <p>Kaskö ... Lindqvist & Co.</p> <p>Wasa ... A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.</p> <p>do. ... Merivälitys Osakeyhtiö</p> <p>Nykarleby ... Nykarleby Stevedoring Company</p> <p>Jakobstad ... The Association Stevedoring Co., Ltd.</p> <p>Gamlakarleby & Yxpilä ... Stuvarebolaget</p> <p>do. do. ... The Association Stevedoring Co., Ltd.</p> <p>Möllersvik & Himango ... Stuvarebolaget</p> <p>do. do. ... The Association Stevedoring Co., Ltd.</p> <p>Brahestad ... The Association Stevedores</p> <p>do. ... F. Thompson</p> <p>Uleåborg & Haukiputa ... Stuvarebolaget</p> <p>Kemi ... S. R. Bygglin</p> <p>do. ... Stuvarebolaget</p> <p>Torneå ... Torneå Stevedoring Co.</p>	<p>Telgr.-Adr.: "Mittler"</p> <p>"Mannola"</p> <p>"Karelia"</p> <p>"Sohn"</p> <p>"Mittler"</p> <p>"Sandholms"</p> <p>"Blombergs"</p> <p>"Edvbjörklund"</p> <p>"Association"</p> <p>"Stevedore"</p> <p>"Edvbjörklund"</p> <p>"Edvbjörklund"</p> <p>"Edvbjörklund"</p> <p>"Edvbjörklund"</p> <p>"Newstevedoring"</p> <p>"Export"</p> <p>"Wass"</p> <p>"Wahlbroos"</p> <p>"Lindqvist"</p> <p>"Lindqvist"</p> <p>"Ostrobotnia"</p> <p>"Merivälitys"</p> <p>"Wilkman"</p> <p>"Association"</p> <p>"Prompt"</p> <p>"Stowing"</p> <p>"Prompt"</p> <p>"Stowing"</p> <p>"Despatch"</p> <p>"Thompson"</p> <p>"Prompt"</p> <p>"Bygglin"</p> <p>"Prompt"</p> <p>"Stevedoringco"</p>
--	---

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 33

FREDAG 12. AUGUST 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTSKONFERENCEN I AMSTERDAM

I sidste Uge afholdtes den af os tidligere omtalte Konference i Amsterdam af Comité Maritime International. I Nr. 30 af Dansk Søfarts Tidende gav vi Dagsordenen for Konferencen, i hvilken følgende danske Delegerede deltog:—Skibsreder A. P. Møller, Professor Dr. jur. K. Sindballe, Højesterets-sagfører Karsten Meyer, Direktør i Dansk Dampskibs-rederiforening E. Mægaard og Dispachør N. Tybjerg. Konferencen afholdtes i Handelskamrets Mødesal, og Præsidenten for Comité Maritime International, Louis Franck, aabnede Konferencen og bød Velkommen i en Tale, hvori han fremhævede, at man først indenfor de sidste 30 Aar var blevet klar over, at ingen enkelt Nation kunde lovgive angaaende Forhold paa Søen. Maritim Lovgivning maa være international. I et Tilbageblik over, hvad der hidtil var udrettet, omtalte han det Arbejde af samme Art som Komiteens, der var gjort af andre internationale Organisationer, og efter hans Mening maatte dette internationale Arbejde trods alle Vanskeligheder bære Frugt.

Blandt Dagsordenens forskellige Punkter var vel nok det angaaende tvungen Forsikring af Passagerer det vigtigste. Diskussionen herom indledes af Sir Norman Hill, der bl. a. udtalte, at den Beskyttelse, Passagererne nu nød, var tilfredsstillende, men der skabtes nogen Vanskelighed paa internationale Ruter ved Uvisheden med Hensyn til de nationale Love, der vilde komme til Anvendelse. Han spurgte, om ikke oversøisk Handel vilde fremmes ved, at man skabte en retfærdig Basis for Passagerers Rettigheder. Saa-vel fra hollandsk som tysk, dansk, svensk og amerikansk Side modsatte man sig denne Plan, som man hævdede vilde skabe nye Forpligtelser for Rederne. Det vilde endvidere være umuligt, udtalte Skibsreder A. P. Møller, at komme til Klarhed over Passagerernes Ønsker, og Planen afveg i det hele saa meget fra alle eksisterende Planer, at den kunde bidrage til Indførelse af Ændringer i den sociale Lovgivning.

Efter en Del Diskussion enedes man om at vedtage en Resolution, hvori udtales, at der ikke i Øjeblikket skal vedtages nogen endelig Afgørelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Forholdene, som de er nu, skal ændres, samt om hvorvidt Ændringen i saa Fald skal tage Form af et Forsikringsssystem.

Diskussionen har imidlertid bragt en Del Klarhed med Hensyn til de forskellige Opfattelser, og alt tyder paa, at Spørgsmaalet vil kunne løses af Comité Maritime International, hvorfor det angaaende Sagen nedsatte Udvalg opfordredes til at fortsætte sit Arbejde, saaledes at det foreslaaede Forsikringsssystem kan blive udviklet i Overensstemmelse med de Synspunkter, der er blevet fremsat paa Konferencen og de Oplysninger, der tilvejebringes af det internationale Arbejdsbureau. Udvalget vil, naar det har afsluttet sit Arbejde, forelægge Komiteen et Udkast til en international Konvention, der kan regne med almindelig Støtte saavel fra Repræsentanterne for Passagererne som for Skibsrederne.

Da de skandinaviske Redere jo var Modstandere af det oprindeligt forelagte Forslag, maa det paa Kon-

ferencen naaede Resultat hilses med Tilfredshed, og det maa haabes, at det vil lykkes at udforme et Forslag, der er akseptabelt for alle Parter.

Letters of Indemnity

Et andet vigtigt Emne, som Konferencen behandlede, var Spørgsmaalet om Skadesløsbreve. Sekretæren i British Maritime Committee, Mr. George P. Langton, havde til Konferencen affattet en Beretning angaaende Udstedelse af Skadesløsbreve i Forbindelse med Konnossementer. Af Beretningen fremgik det, at Varer til en Værdi af over £10,000 Millioner nu aarligt transporteres ad Søvejen. Spørgsmaalet om Skadesløsbreve var blevet nøje overvejet af The Chamber of Shipping of the United Kingdom og af Liverpool Steam Ship Owners' Association med det Resultat, at de to Organisationers Medlemmer er blevet underrettet om, at Agenterne i en Lossehavn og Rederne skal have Meddelelse om Akcepteringen af enhver saadan Skadesløsholdelse, samt at Rederne skal paa Forlangende af interesserede Assurandører give dem Meddelelse om Eksistensen af saadanne Skadesløsbreve, saafremt et Erstatningskrav rejses.

Spørgsmaalet gav Anledning til en Del Diskussion, som Præsidenten, Mr. Louis Franck, sluttede med en Oversigt over Stillingen efter de fremsatte Udtalelser, hvorefter han foreslog Vedtagelsen af en Resolution, hvori udtales, at Konferencen i Betragtning af, at Opretholdelsen af Konnossementets Værdi som et Dokument, der giver Ejendomsret til Varerne, forbliver urokket, er af afgørende Betydning for den internationale Handel, og da et af Formaalene med Konventionen angaaende Konnossementer var at forøge den Værdi, Skibsdokumenter skulde besidde, giver sin enstemmige Tilslutning til Beskyttelsen af denne alt overskyggende Interesse mod ethvert Misbrug. Konferencen ser med Tilfredshed paa de Forholdsregler, der er skabt Enighed om mellem Redere, Assurandører og andre Interesserede i England og andre Lande til Imødegaaelse af Ondet og haaber, at en tilfredsstillende Løsning maa blive naaet ved The International Shipping Conferences og The International Chamber of Commerces Hjælp. Resolutionen vedtoges enstemmigt.

SVITZER OG FORENEDE BUGSERSLSKAB

Den bitre Konkurrence, som i 1923 begyndte mellem Svitzers Bjergnings-Entreprise og Det Forenede Buggerselskab, og som førte til saa lave Takster, at begge Parter maatte sætte til paa dem, er nu endelig afsluttet.

Da Admiral Carstensen for nogen Tid siden indtraadte i Buggerselskabets Bestyrelse, mente man, at dette vilde føre til en Afslutning af Konflikten mellem de to Selskaber, hvilket har vist sig at være rigtigt, idet Selskabernes Bestyrelse Tirsdag Aften har udsendt en Meddelelse, hvorefter der nu er gjort Ende paa den ødelæggende Konkurrence mellem dem.

Efter den mellem Selskaberne truffne Overenskomst ophører Buggerselskabet med sin Bjergningsvirksomhed, medens Svitzer fortsætter den Bjergningsvir-

somhed, Selskabet startede i 1923, da den hensynsløse Konkurrence mellem de to Virksomheder begyndte.

Iøvrigt medfører den nu trufne Overenskomst nogle højere, men dog rimelige Takster for Bugsering.

LAPPEGRUND FYRSKIB

Som bekendt blev Lappegrund Fyrskib for nogen Tid siden flyttet længere ud i Farvandet, hvilket vakte stor Utilfredshed blandt Skibsførerne. Fyrskibet er siden da gentagne Gange blevet paasejlet, og »Dansk Fyrblad« paatalte for et Par Maaneder siden det urimelige i, at Fyrskibet var blevet flyttet, idet Bladet hævdede, at Fyrskibet laa stærkt udsat for Paasejling ikke alene paa Grund af den stærke Strøm, men ogsaa fordi Skibene nu kan passere paa begge Sider af Fyrskibet, der fra Lappegrunden er flyttet længere ud i Farvandet.

Spørgsmaalet er nu atter blevet aktuelt, idet Fyrskibet Tirsdag Morgen i klart Vejr blev paasejlet af Damperen »Vega« af Bremen og fik Sprydet brækket og alvorlig Skade paa Fyrskibet.

Da Fyrskibet, hvor det nu ligger, øjensynlig er stærkt udsat, vil der vel næppe være andet at gøre end at flytte det ind til Grunden og saaledes imødekomme Skibsførernes Ønsker.

NAAR STATEN DRIVER SKIBSFART

Det franske Senat har nylig fra Finansudvalget modtaget en Udtalelse angaaende Likvidationen af den statsejede Handelsflaade. Allerede for adskillige Aar siden var man klar over, at Eksperimentet med Statsdrift var for kostbart, og i 1921—22 blev Skibene solgt til private Redere, men Salget er endnu ikke blevet godkendt af Parlamentet. Senatets Finansudvalg ønskede nemlig først at faa hele Spørgsmaalet klarlagt. Som Eksempel paa, hvad der endnu henstaar uafgjort kan nævnes, at Kontrakten om Handelsflaadens Salg til et Konsortium af private Redere bl. a. indeholdt en Bestemmelse om, at Grundprisen skulde underkastes fornyet Prøvelse, saafremt Tonnageprisen steg. Man var enedes om en Grundpris paa 400 Francs pr. Ton dw, og fra Regeringens Side anføres det nu, at Prisen er steget betydeligt over 400 Francs, hvorfor den forlanger, at den fornyede Prøvelse skal finde Sted. Rederne paa deres Side hævder, at Tonnagens Guldværdi er faldet, og at den tilsyneladende Stigning i Priserne udelukkende skyldes det Fald, som siden 1922 har fundet Sted i den franske Valuta. De har

ikke haft nogen Fortjeneste ved Skibenes forøgede Værdi og nægter derfor at betale mere for dem.

Muligvis vil disse Spørgsmaal blive henvist til Afgørelse ved Domstolene, dog har Senatsudvalget nu besluttet at anbefale, at man godkender Likvidationen. I Udvalgets Udtalelse findes ogsaa et interessant Tilbageblik over Regeringens Forsøg paa at drive Rederivirksomhed, der viser, at Resultatet varierer meget for de forskellige Skibstyper, hvoraf Statsflaaden bestod. Der er endog Eksempler paa, at Virksomheden er drevet forretningsmæssigt og har givet Overskud. Dette gælder 35 Fragtdampere paa ialt 109,000 Tons dw, der blev købt i 1916 for 62 Millioner Francs. Disse Skibe blev drevet paa en saa fordelagtig Maade under Skibsfarts-*''boomen''*, at deres Salgssum, da de omsider blev solgt for 15,5 Millioner Francs, helt og holdent var Fortjeneste.

I andre Tilfælde var man ikke saa heldig. Under Undervandsbaads-Blokaden købte det franske Marineministerium iflg. G. H. & S. T. al den Tonnage, det kunde faa fat paa. Der blev saaledes købt 56 Træskibe, 34 Betonlægttere, 41 Pramme og 25 Bugserbaade for en samlet Sum af 350 Millioner Francs. De solgtes senere for mindre end 14 Millioner Francs. Her skyldtes Købet den foreliggende Situation, men denne Undskyldning findes ikke, hvor Tabet skyldes uheldig Administration eller upaakrævede Køb af Skibe.

Ialt købte det franske Marineministerium Skibe til et Beløb af 1,003 Millioner Francs, det franske Kulturbureau for 230 Millioner, og for de tidligere tyske Skibe betaltes 201 Millioner Francs, altsaa ialt 1,434 Millioner Francs. Den første Kategori af Skibe solgtes for ialt 178,5 Millioner Francs, den anden for 62,7 Millioner og den tredje for 76,8 Millioner. Hertil kommer 15,5 Millioner for de ovennævnte 35 Fragtdampere, altsaa ialt 333,5 Millioner Francs. Den franske Stats samlede Tab bliver saaledes 1,100,5 Millioner.

Grundet paa de store Svingninger i den franske Valuta giver Tallene kun et omtrentligt Billede af Forholdet, men afgjort er det, at Stats-Rederivirksomheden har voldet Landet enorme Tab.

HAVNEBYGNING I TYRKIET

Til Udvidelse og Forbedring af Havnene Samsung ved Sortehavet og Messina paa Sydkysten af Lilleasien har den tyrkiske Regering bevilget et Beløb af ca. 40 Millioner Kr. Arbejdet skal være tilendebragt i Løbet af 4 Aar.

S Ø F O R H Ø R

Da »Elin« sprang i Luften

Besætningen gaar i Baaden

Besætningen fra den danske Motorskonnert »Elin« af København, der i forrige Uge sprang i Luften i Biscayabugten, kom i Fredags hertil fra Frankrig, og Lørdag afholdtes der Søforhør.

Foruden Besætningen, der bestod af 9 Mand, var mødt Skibets Reder Hans Petersen og hans Søn, Prokurist Petersen, og som Repræsentant for Assurance-selskabet Skuld Kaptajn Musæus.

Retten beklædtes af Retspræsident Kühl, og som søkyndige Medlemmer Kaptajnerne Bondesen og Kall.

»Elin«s Fører, Kaptajn Larsen, fortalte følgende om Katastrofen:

»Elin« havde i Bizerta i Tunis indtaget en Ladning paa 6 Kanoner og 98 Tons Sprængstof, og den 13. Juli afsejlede Skibet, bestemt for Libau. Da »Elin« den 26. Juli befandt sig i den biscayiske Bugt, kom Smøreren Jensen op paa Dækket for at hente en Spand Vand, idet han sagde, at der var Ild i noget Tvist under Dørken. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Ilden havde godt fat, og man forsøgte, at slukke den. Alle Anstrengelser var forgæves, og Ilden bredte sig nu til Lastrummet. Der skete et Par mindre Eksplosioner, og man besluttede sig derfor til at forlade Skibet.

Det var nu umuligt at faa sat den store Redningsbaad i Vandet, og man maatte derfor sætte den lille Skibsjølle ud. Ingen af Folkene fik Tid til at medtage Tøj, men det lykkedes at faa 4 Brød med i Baaden. Efter at være stødt fra det brændende Skib opdagedes det, at der hverken var Vand eller Kompas i Baaden, og man roede derfor tilbage til Skibet. En ung Københavner, Peter Just Nielsen, en Søn af Lods ved Københavns Lodsvesen, H. Nielsen, sprang resolut op paa Skibet, hvor han gennem Flammerne naaede hen til Vandtønden; senere fik han reddet Skibets Kompas. Atter stødte Baaden fra Skibet, og der skete kort efter yderligere et Par Eksplosioner.

Skibet springer i Luften

Da Baaden var naaet ca. 150 Meter fra det brændende Skib, skete der en voldsom Eksplosion, fulgt af en 100 Fod høj Ildsøjle. »Elin« krængede over paa den ene Side og stod nu i Brand. Efter kort Tids Forløb lukkede Vandet sig over Skibet, og kun nogle Vragrester flød paa Vandet.

Besætningen, som nu befandt sig i den lille Baad

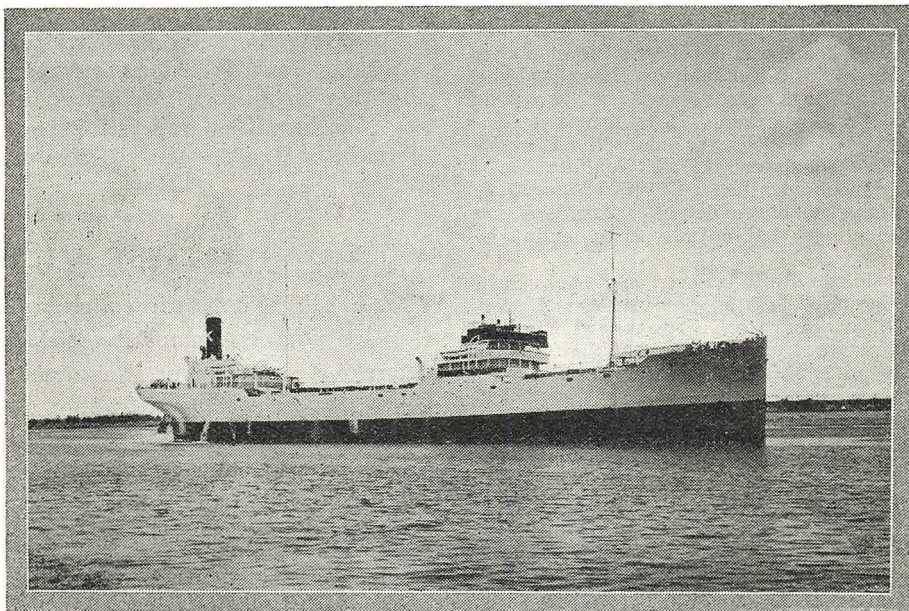
PRØVETUR MED TANKMOTORSKIB »SOLSTAD«

Med Motortankskibet »Solstad« afholdt Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller en to Dages Prøvefart i Kattegat og Store Bælt den 3. og 4. August.

Det er det første af en Række Tankskibe, Værftet har under Bygning og i Ordre.

M/S. »Solstad«s Dimensioner er følgende:

Længde overall	411'—6"
Længde mellem Pp	390'—0"
Bredde moulded	53'—6"
Dybde moulded	31'—3½"
Dybgang efter Norsk Veritas' Sommerfribord	25'—8¾"
dertil svarende Dødvægt	8,170 Tons



Skibet er bygget til Norsk Veritas Klasse ✱ 1.A.1. som Tankskib efter Foster Kings System med 2 Langskibsskodder, der strækker sig gennem alle Lasttankene, saaledes at der findes 8 Hovedtanke og 8 Side- tanke. Det har et gennemgaaende Hoveddæk, saavel Bak, Bro og Hytte, ligesom der er bygget en Trunk 16' 0" × 4' 9" høj fra Bak til Hytte.

Paa Broen findes i Dækshuse Aptering for Kaptajn, Dæksofficerer, et enkelt Passagerlukaf, samt Telegraf- rum og Korthus, hvorimod Maskinofficerer samt Mand- skab har deres Aptering agter paa Hyttedækket og un- der samme.

Skibet er udstyret med elektrisk Lys overalt, med traadløs Telegraf, Fryseanlæg for Proviant og iøvrigt alt, hvad der hører med til en første Klasses Tanker.

Til Betjening af Lasttankene er der i et Pumperum midtskibs installeret 2 Hayward Tyler's Duplex Last-

olie-Pumper med en samlet Kapacitet af 600 Tons, der faar Damp fra et Kedelanlæg agter i Maskinrummet.

Der findes en enkeltendat skotsk Kedel paa 2000 Kvf. for Oliefyring samt en Exhaustkedel paa 50 m², saaledes at Exhausten fra Hovedmotoren kan benyttes. Disse leverer ligeledes Damp til Ankerspil og Spillet paa Fordækket, samt Forhalingsspillet agter. Styre- maskinen er elektrisk.

Maskinen, der er anbragt agter, er et enkeltskruet Dieselmotoranlæg paa 3.000 I.H.K. af Burmeister & Wains firetakts, enkeltvirkende, tryksmurte, direkte reversible Krydshovedtype med 6 Cylindre. Cylinder-

dimensionen er 740 mm, Slaglængde 1500 mm.

Paa Prøveturens første Dag blev der foretaget for- skellige tekniske Prøver med Styremaskinen, Anker- spil etc. for at konstatere disse Maskiners kontrakt- mæssige Ydeevne, hvorefter Skibet i Nattens Løb fyldte sine Tanke, saaledes at Fuldkraftsprøven kunde ud- føres med Skibet nedlastet til Dybgangsmærket.

Ved Fuldkraftsprøven opnaaedes 11½ Mil, som Mid- del af et Løb fra Romsø til Halskov Rev og retur.

I Prøveturen deltog Skibets Reder Hr. A. F. Klave- ness fra Oslo med to Sønner samt Rederiets Inspek- tører, d'Herrer Ingeniør Zetlitz-Nilsson og Arvesen, endvidere Repræsentanter for Klassen, forskellige Gæ- ster, samt Værftets Ledelse.

Efter vel aflagt Prøvetur blev Skibet overtaget af Re- deriet og afgik gennem Kielerkanalen til Batum for at hente sin første Last.

med kun lidt Proviant og Vand, spejdede naturligvis efter Redning, men der var ingen Skibe i Sigte. Det var den 26. Juli Kl. 6½ om Aftenen, at Eksplosionen fandt Sted. Om Natten passerede ikke mindre end 4 Skibe de skibbrudne Søfolk. Man opsendte Raketter og afbrændte Blaalyt, men ingen af Skibene ænsede Signalerne. Næste Dag saa man et andet Skib, og til Trods for, at man afgav Kanonslag, og at man saa Folkene paa Damperens Dækslast — Træ —, kom hel- ler ikke denne Damper til Undsætning.

Først den 28. Juli Kl. 4 om Morgenen kom Red- ningen. Det var den franske Damper »Graslin« af Nantes, der opdagede Baaden, og tog de Skibbrudne om Bord, hvor de fik en overmaade god Behandling. »Graslin«, der var paa Rejse fra Huelva til Bordeaux, landsatte dem der den paafølgende Dag.

I Retsmødet blev der haade til Kaptajnen og Maskin- mester Sølling rettet forskellige Spørgsmaal angaaende

Motoren, og om hvorledes Ilden kunde være opstaaet. Det oplystes, at nogle Gnister fra den forreste Cylin- der maatte have antændt noget Tvist, men bestemt kunde man dog ikke udtale sig derom, da Ildens Ar- nested var under Maskindørken. Skibstilsynet havde senest den 27. December i Esbjerg undersøgt Skibet og havde fundet alt i Orden.

NYT SPANSK HANDELSFLAG

Fra 1. Januar 1928 vil det spanske Handelsflag blive ændret saaledes, at det deles i tre horisontale Fel- ter. Det øverste og det nederste Felt bliver rødt og af samme Bredde, det midterste gult og dobbelt saa bredt som de røde. Det nuværende spanske Handelsflag er som bekendt gult med to røde Striber tværsøver.

SØMANDSBIBLIOTHEKET FOR DANMARK

Sømandsbiblioteket for Danmark har udsendt Beretning for Aaret 1926—27, hvoraf vi gengiver følgende:

Det er en stor Glæde at kunne meddele, at Bibliotekets Bogkasser aldrig har været saa efterspurgt som netop nu, og fra mangfoldige Dampskibe lyder der Udtalelser om den Nytte, de gør, og den Glæde, de spreder baade i Kahyt, Officersmesse og Folkelukaf.

Gang paa Gang ringes der op for at minde om, at det og det Skib nu er i Havn og venter at faa Bogkassen fornyet inden ny Rejse, eller Kasserne, da der i de større Skibe maa anbringes 2, nemlig baade til Officerernes og til Mandskabets Afbenyttelse; der er jo 40 Mand og derover i vore store Skibe.

Den Motorbaad, som i Foraaret 1926 med Missionær R. Rasmussen som Skipper blev taget i Brug ved Missionsarbejdet i København, har i denne Hensende gjort udmærket Nyttel, og uden denne var det næppe blevet muligt fra Maj 1926 til Maj 1927 i Københavns Havn at bytte ikke mindre end 240 Bogkasser. Naar dertil kommer 25 Kasser byttede i Provinshavnene, 21 byttede ved Centralen i Svendborg og 39 nye Kasser udsendt, bliver det samlede Tal for dette Arbejdsaar: 325 Skibsbiblioteker.

Da hver Bogkasse indeholder henved 30 Bind, noget afhængig af disses Størrelse, bliver det en Omsætning paa ca. 9000 Bind, hvilket er det højeste, man endnu er naaet til.

Hvad Bøgernes samlede Antal angaar, saa har man i Aar maattet holde igen med Indkøb, da sidste Aars Underskud krævede dette, og den store Fremgang i Fjor — især ved en Boggave fra Universitetsboghandler Gad — tillod dette. Tallene pr. 1. Maj 1927 ser saaledes ud:

Gruppe I (opbyggelige Bøger)	4819 Bind.
— II (fortællende do.)	15786 —
— III (oplysende do.)	7000 —
— IV (forskellige do.)	2983 —
Bibler	1040 —
	31628 Bind.
1. Maj 1926	30929 —
Fremgang	699 Bind.

Udgifterne til Bogindkøb blev saaledes kun omtrent Halvdelen af det sædvanlige, hvorved det er bleven muligt at afvikle en Bogbindergæld paa næsten 900 Kr. og endda slutte Regnskabet med en lille Kassebeholdning.

Aarsregnskabet balancerer med 2.350.81 Kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Udvidelse af Odense Havn

Odense Byraads Havneudvalg har vedtaget en omfattende Plan til en Udvidelse af Odense Havn. Man indstiller til Byraadet, at der bygges en ny Stykgodskaj og en Kran, og at Bolværkspladsen udvides Nord paa 30—40 Meter. Arbejdet, der vil koste ca. 600,000 Kr., skal paabegyndes snarest.

Norsk Skonnert sunket

Norsk Motorskonnert »Eleonora« af Trondhjem, der gik fra Frihavnen den 1. ds. med en Ladning gammelt Jern til Stavanger, er Tirsdag Eftermiddag ved 2-Tiden sunket i Nærheden af Fladen Fyrskib ved den svenske Kyst.

Skibet fik Slagside og sank i Løbet af faa Minutter. Den 7 Mand store Besætning reddede sig op paa noget Tømmer, der var drevet fra det sunkne Skib og drev derpaa rundt indtil hen paa Aftenen, da den svenske Damp »Greta« optog de Skibbrudne paa to Mand nær, der var skyllet væk i den stærke Sø.

Onsdag Morgen indkom »Greta« til Kalkbrænderihavnen med de reddede Nordmænd om Bord. Kaptajn Albertsen fra »Eleonora« henvendte sig straks i det norske Konsulat for at aflægge Rapport. Det fremgik heraf, at Skibet ikke havde været overlastet, men havde en Del Dækslast. Der var frisk Kuling og pludselig fik Skibet Slagside og gik til Bunds inden Redningsbaaden kunde sættes ud. Mandskabet klamrede sig til en Del Planker. En af dem, Matros Karl Nordvik fra Bodø, drev dog bort fra de andre og er antagelig druknet. De øvrige 6 klamrede sig til Plankerne, som de søgte at binde sammen til en Flaade, men den stærke Sø splintrede straks Flaaden. Maskinmester Olaf Sandsetter kunde ikke taale Kulden, mistede Bevidstheden og døde kort Tid efter. Hans Lig gled ud i Søen og forsvandt.

Da »Greta« kom til, var de tilbageværende 5 Mand

SUBVENTIONER I SPANIEN OG JUGOSLAVIEN

Det spanske transatlantiske Dampskibsselskab har indledet Forhandlinger med den spanske Regering om en Statssubvention til et Beløb af 250 Millioner Pesetas til Bygning af 14 store Oceanbaade.

Den jugoslaviske Regering har stillet et Beløb af 35—40 Millioner Dinarer til Raadighed som Subvention til Skibsfartsselskaber, der ejer en Tonnage paa mindst 23,000 Tons.

SKIBSFARTEN PAA PORTUGAL

For nogen Tid siden udstedte de portugisiske Myndigheder som da meddelt her i Bladet nye Bestemmelser om Afgangstilladelse fra portugisiske Havne. Bestemmelserne er imidlertid endnu ikke traadt i Kraft, og Nordisk Skibsrederforenings Agent i Lisabon har nu meddelt Foreningen, at han fra autoritativ Side har faaet Underretning om, at de nye Bestemmelser Ikræfttræden vil blive udskudt til 1. Juli 1928.

D Ø D S F A L D

Fra Cardiff indløb forleden telegrafisk Meddelelse til »Det Forenede Dampskibs-Selskab«, at Føreren af Motorskibet »California«, Kaptajn J. R. Wenk, var død.

Kaptajn Wenk, der blev 55 Aar gammel, havde fra 1898, da han blev ansat som Aspirant, været i D. F. D. S.'s Tjeneste. I 1902 blev han Førstestyrmand og foer en Del Aar med Færøskibene, og da han blev udnævnt til Fører, blev han først Fører af »Tjaldur« i denne Fart, men kom senere ind i Sydamerikafarten og førte sidst Motorskibet »California«, der nu var for udgaaende. Kaptajn Wenk var en dygtig Navigator og meget paapasselig Skibsfører, som baade i Selskabet og i videre Kredse vil blive savnet.

saa udmattede, at flere af dem maatte hejses om Bord. Ingen af de Reddede kan give nogen Forklaring om Uheldet. »Eleonora« var bygget 1916 i Sverige.

En Vandglider

I Løbet af denne Maaned agter en fransk Ingeniør, Adrien Remy, at tilbagelægge Strækningen Cherbourg—New York med en ny Baadtype, et Hydroplan af en ny Konstruktion, udrustet med Luftpropeller, der drives af Aeroplanmotorer, som er anbragt i roterende Taarne, noget lignende som de drejelige Kanonlaarne paa et Krigsskib. Fartøjet faar ikke noget Ror, idet Styringen foregaar ved Drejning af Taarnene. Vandglideren, der bygges af Staal, bliver 23 m lang og 10 m bred. I den første Tur over Atlanterhavet, som man mener vil tage 84 Timer, vil der være 10 Personer om Bord. Som Navigator er anlagt en af Compagnie Générale Transatlantique's mest erfarne Kaptajner i Atlanterhavsfarten.

Da »Sagaland« kolliderede

Som bekendt sank det norske Dampskib »Sagaland« for kort Tid siden i Nærheden af New York efter at være blevet paa sejlet af den hollandske Passagerdamp »Veendam«. Et Øjenvidne har i et tysk Blad berettet følgende om Ulykken. Kollisionen skete den 15. Juli Kl. 4½ om Morgenen. Øjenvidnet, der var Passager om Bord i »Veendam«, blev paa nævnte Tidspunkt vækket ved et stærkt Stød. »Veendam«, der da var ca. 180 Sømil fra New York var i Taage løbet ind i en Fragtbaad og havde ramt denne i den ene Side. Folk styrtede mere eller mindre paaklædte op paa Dækket og saa ret forude og lige ved den norske Damp »Sagaland« med stærk Slagside. Syv, tildels nøgne Mennesker, var i Færd med ad et Tov at klatre om Bord i »Veendam«, der netop nu kom løs fra det andet Skib. Lanterneerne paa beg-

(Fortættes Side 485)

FASTE FRAGTRATER FOR DE SMAA SEJLSKIBE

Spørgsmaalet om faste Fragtrater for de smaa Sejlskibe har i nogen Tid været under Debat, og det er herunder blevet oplyst, at der føres Forhandlinger med Udlandet om Sagen. Man er allerede enige med Svenskerne om at fastlægge Raterne, og der forhandles i Øjeblikket med Tyskerne.

For at faa hele Spørgsmaalet grundigt belyst, har Sv. Amtst. henvendt sig til Foreningens Sekretær, Translatør Rasmussen, som klarlægger Sagen saaledes:

— Vi har herhjemme haft faste Fragtrater lige siden 1912; de suspenderet et Aars Tid under Krigen, da Fragterne kom op af sig selv, men blev genindført — med en passende Forhøjelse — i 1919. Derefter var de i Virksomhed lige til 1926, da vi blev nødt til at annullere dem, fordi tyske og hollandske Skibe strømmede her op i stort Tal og underbød de danske Skibe. Siden den Tid er Fragterne stadig gaaet ned — og ikke nok hermed, men de befragtende Firmaer, altsaa Købmændene, har lagt den ene Byrde efter den anden over paa Skibene i Form af uheldige Lossebe-

stemmelser. Det hele har udviklet sig saaledes, at Skipperne faktisk ikke kan faa det til at løbe rundt.

Men nu er det altsaa, at man vil have de faste Fragtrater genindført, og vi er enige med Svenskerne. Tyskerne har været noget ængstelige, idet de følte sig stærkt generet af de store tyske Lægterselskaber, men der er nu sket Forandringer paa dette Omraade, og forhaabentlig vil de nu gaa med.

Saa vil vi altsaa genindføre det Princip, som tidligere har virket til alles Tilfredshed: Faste og rimelige Rater, som ikke maa ligge højere her end i andre Lande. Og samtidig vil vi forsøge at faa et Samarbejde i Gang med Korn- og Foderstofimportørerne i København og Provinsen.

Min personlige Mening om dette System, slutter Translatøren, er, at det maa være det ideelle, at alle ved, hvad de skal betale. Som det er i Øjeblikket, er det baade utilltalende og ikke attraaværdigt. Men det er altsaa en Skærsild, Skipperne har skullet igennem, før der kunde komme noget godt ud af det.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, 9. August 1927.

Naar undtages La Plata og Montreal er der intet særligt Marked, som tiltrækker sig Opmærksomhed. Selv de to nævnte er langt fra tilfredsstillende, men der er mere Gang i Befragtningen, og Chancen for et ret betydeligt Opsving er vel ikke absolut udelukket. Montreal maa i hvert Fald anlægge anderledes Rater for Oktober/November, end der bydes idag, hvis blot Hovedmassen af det disponible Korn skal udskibes i denne Sæson. Montreal Befragterne har en Fordel fremfor andre derved, at de lige saa godt kan anvende de meget store Baade, 10/12,000 T., som mere handy Baade, og dette er maaske Grunden til, at de stadig kan faa billige Rater gennemført; det siger sig selv, at de allerstørste Baade kan sejle meget billigere end de smaa, især naar de dirigeres til en af de meget hurtige kontinentale Lossehavne, medens de smaa Baade gerne beordres til mindre Pladser, hvor Expeditionerne er forholdsvis langsommere og dyrere. Det er derfor urimeligt at sætte alle under én Hat, men Faktum er, at de vanlige Atlanterhavstradere mere og mere udkonkurreres af Liniebaade og Baade, som egentlig var bestemt for Fart paa fjernere Farvande.

I de andre oversøiske Markeder tegner det bedre, hvad Efterspørgselen angaar, men Raterne vil ikke rigtig følge med. Nord-Pacific f. Eks. slutter altfor billigt; selv de Baade, som er i Position, kan vanskeligt faa noget ud af 31/—33/—, for ikke at tale om ballastgaaende Tonnage fra denne Side, og det er sørgeligt, naar man er nødt til at gaa den halve Klobe rundt for at faa en daarlig Fragt. Middelhavet er Fragtmarkedets »enfant terrible« og har været det længe, medens der sættes Forhaabninger til Kul- og Trælastmarkederne, et beskedent Ønske, som gerne skulde gaa i Opfyldelse.

TRÆLASTMARKEDET

fortsætter roligt, maaske med en lidt fastere Tone, og det er jo ikke saa mærkeligt, da vi nu allerede er godt inde i August Maaned. Blandt de seneste Afslutninger kan anføres:

550 std. Söderhamn og Sundsvall/Dieppe, 44/6, 530 std. Uleåborg/Boston, 50/- og 53/9d., 560 std. Umeå/Manchester, 60/-, 850 std. Kemi/Grangemouth, 46/6d., September, 725 std. Kaskö/Hangö-Grangemouth, 39/-, 850 Fv. 2 Wiborg/Boness, 44/6d., 1000 Fv. Syd-Finland/Ghent-Dunkirk eller Calais, 40/-, 1200 std. Åbo og Kotka/London, 43/6d., 800 std. 1 Syd-Finland/Ant-

werpen, 42/-, 650 std. Räfsö/Kings Lynn, 51/3d. gross, 650 std. Lappvik/Hull, 46/-, 650 std. Lapaluoto og Yxpila/Hull, 48/-, 1100 std. Jacobstad og Lappvik/Hull, 46/-, 625 std. Leningrad/London, 52/-, 700 std. Pernau/Manchester, 55/-, 500 Fv. Riga/Boness, 40/6, 600 std. Riga og Windau/Rotterdam Hfl. 24.

Pulpwood Syd-Finland/Calais/Rouen noteres fremdeles i henholdsvis 38/6 og 39/6, og Pulpwood Syd-Finland/Rotterdam, Hfl. 22/22½, Props Syd-Finland/Rotterdam Hfl. 23/23.50; Props Midt-Finland/Grangemouth 43/-. Leningrad/Rotterdam indikerer 32/- Pulpwood, fri Lastning, og Umeå/Boness 9, Props betaler ca. 52/6 for ca. 600 Fv.

HVIDEHAVET OG CANADA

er endnu uforandret, men Befragterne maa være forberedt paa snart at anlægge højere Rater. Archangel/Antwerpen er gjort til 62/6, 600 std., og Archangel/Morocco 95/-, 780 std.

KUL, KOKS etc.

Burntisland/Vejle, 2900 T. rapporteres sluttet til 6/3, 700 Losning, Methil/Aarhus 6/9, 1200 T., Leith/Korsør 6/6, 2150 T., og disse specielle Afslutninger repræsenterer en afgjort Fremgang. Dagsnoteringerne er ellers Forth/København, 3/3500 Tonner, 5/3, 5/4¼d 1000 Losning, Tyne range/København eller anden god Dansk 5/6 5/9, 25/3000 Tonner. For Koks er betalt 8/3 Greenwich/København og 7/9 Beckton/København. Rotterdam/Korsør noterer 7/6, 2000 Koks. Rotterdam/Limhamn 5/6d., 2/3500 Kul. Garston/København 8/6 8/9, 15/1700 Koks.

Coasting og Bay er en Ubetydelighed fastere.

MIDDELHAVET etc.

Kul ud til Genoa range er atter sluttet til mellem 7/3 og 8/- for store Baade, men hele Markedet tegner bedre. Fra Tyne betales 13/- Barcelona, 16/- Palma, 9/9 10/- Oran, 8/9, 9/- Nizza, 8/9 9/- Catania, (3/4000 T.) 9/6d. Øerne, og Noteringerne fra Wales og Rotterdam ligger paa nogenlunde det samme Niveau. Fra Wales noteres endvidere 11/6 til Galatz, 9/6 10/- Alexandria, 9/- 9/3 Port Said, 10/- Piræus, 8/9, 9/- Dakar, 9/—9/3 St. Vincent.

De hjemgaaende Noteringer for Fosfat, Erts, Oliekager etc. ere fremdeles uforandrede, og kun en pludselig vedvarende Efterspørgsel efter Tonnage fra Donau og Sortehavet vil kunne forandre Billedet. Lidt senere vil maaske Frugten fra Spanien/Sicilien, Salt

(Fragtmarkedet fortsat.)

til Norge og Sverige og Jordnødmarkedet sætte Liv i det hele, men større Forskydning maa der ikke regnes med.

De øjeblikkelig opnaelige Rater fra Donau og Sortehavet, muligvis Alexandria, burde kunne forbedres; men der er altid en Mængde Tonnage paa de Kanter, specielt fra Lande, som sejler billigt, og de mange Baade, som lægges paa berth, ødelægger hypigt det regulære Marked.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal har taget sig sammen. Store Ting opnaes saasandt ikke, men smaa Forbedringer er altid velkomne, og naar den sløje Tid er vel overstaet, kommer forhaabentlig et extra Blaf. For prompt sluttes til 12 c. R/A, 14½ Middelhavet, og et Par Redere har igen foruddiskonteret Markedet for Oktober ved at acceptere 14½ A/R, 18½ Middelhavet.

Nordstaterne/Danmark-Sverige 3/4000 Tons heavy grain prompt Lastning offererer 16/17 cents. Cuba/U.K. er gjort til 16/7½ San Domingo 17/- August.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVORNE SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus» REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann»

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering

Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182

M.S. »Frederik Fischer» 220 T, d. w. ell. 75 Stds.

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København

De private Assurandører, København · Lloyds, London

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN»

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 38

A·N·PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk»

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

Hampton Roads/Rio \$3, Santos \$3.25, August. Fra Gulfhavnene udbydes ganske godt med diverse Laster: Pitchpine, Asfalt, Fosfat, Caseoil o. s. v., men saa længe de nærliggende Markeder er sløje, kan disse Laster ikke bedres synderlig. Oliekager, Gulfen/Danmark, Lastning ultimo August, er knapt værd \$6.50, og for September \$6.75.

Korn fra Vestkysten af Nordamerika tager jævnlig Tonnage à 31/—33/- Sept./Oktober/November, og Trælasterne fra Nord-Pacifickysten sysselsætter en stor Flaade, men man hører ikke saa meget til dette Arbejdsfelt, da de allerfleste Befragtere opererer med Timecharter Baade.

SYD-AMERIKA

Der er ingen Mangel paa Tonnage udefter, og alle Kullaster fra U.K. og Rotterdam bliver »snapped up». Raterne har ingen Chance for at kunne drives i Vejret, i al Fald ikke saa længe La Plata hjemgaende er saavidt godt, og selv med et svagt Kornmarked skal der meget til, før Kulraten kommer op i 16/—18/-; de andre oversøiske Markeder maa i hvert Fald samtidig være godt repræsenterede, saa Tonnagen kan fordeles i andre Retninger. For Dagen sluttes Kul Wales/Lower Ports à 13/-, og Rio har endog faaet Baade til 11/9 12/-. Ud fra La Plata betales omkring 23/—24/-, Aug./Sept., 23/—21/6d., Sept./Okt. Quebracho Santa Fé/Antwerpen, Sept. Lastning er betalt med 29/-. Til W.C.N.A. og Canada kan fremdeles placeres en Del Tonnage for prompt og Sept./Okt., Basis ca. 24/- én Lossehavn.

Chile har flere positive Forespørgsler for Salpeter og Sukker til U.K. Cont., og der skal være solgt ca. 25,000 Tons Salpeter til Rusland for hurtig Afskibning.

ØSTEN

er ikke bedre. Vladivostock har atter taget en Del pr. Okt./Nov./Dec., Basis 32/6 33/9, Rotterdam/Hamburg, 1/3d. mere Hull og Skandinavien; Karachi/U.K. Cont., Aug./Sept. 21/6, Mauritius/U.K. Okt. 24/-, Syd-Afrika/U.K. B/H ca. 22/6 23/- September.

TIMECHARTER

En Del 1000/1500 Tonnere er sluttet for Rundrejser for Islands- og New Foundland-Fart, til respektable Rater. Det vestindiske Time-Charter Marked er svagt, og baade Redere og Befragtere foretrækker at slutte for én Rundrejse ad Gangen.

I general trade, Lev./Tilbagelevering U.S.A. er betalt \$1.60 for 8000 T. Diesel.

TRAFIKKEN I OSLO FJORD

Handelsdepartementet har udstedt følgende Bestemmelse:—

1) I Henhold til Loven om Havne og Ringvæsenet m. v. af 10. Juli 1894, Paragraf 57, bestemmes herved, at maskindrevne Skibe under Fart i Oslofjord paa Strækningen Filtvedt Fyr-Spro og Ildjernsflu-Oslo Havnedistrikt skal afpasse deres Fart saaledes, at der ikke som Følge af denne foraarsages Skade ved Bølgeslag etc. De skal i den Anledning saavidt muligt holde sig midt i Fjorden og vise særlig Forsigtighed ved Passage af bebyggede Steder og i smalle Løb. Overtrædelse af denne Bestemmelse straffes med Bøder, og Skibene vil kunne blive gjort ansvarlige for enhver Skade, som maatte være foraarsaget ved for stærk Fart.

2) Arbejdsdepartementets Bestemmelse af 2. September 1907 om, at Dampskibe paa 800 Registertons og derover skal gaa med langsom Fart paa den Del af Oslofjord udfor Drøbak Havnedistrikt, som ligger mellem Skipheltangen og Nordpynten af Nordre Kaholmen, ophæves.

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 482).

ge Skibe var i fuldkommen Orden, men da »Sagaland« var drevet ca. 100 m bort, slukkedes Lysene paa Skibet, der fik mere og mere Slagside. Straks efter indhylledes det i en tæt Damp, og en dump Eksplosion hørtes. Da Dampen var trukket bort, saa man af »Sagaland« kun Forskibet og den øverste Del af Skorstenen, og ganske kort efter lukkede Vandet sig ogsaa over disse Dele af Skibet. »Veendam« havde imidlertid sat Baade i Vandet. Søen var heldigvis nogenlunde rolig, og efterhaanden lykkedes det Baadene at faa »Sagalands« Besætning paa nær én Mand reddet.

Honour Flag for best Ship

Præsidenten for den amerikanske »Fleet Corporation«, General A. C. Dalton, har fundet paa et Middel, ved Hjælp af hvilket han vil vække Kappelstrid mellem Besætningerne paa den amerikanske Stals-Handelsflaade. Han har opfundet »Honour Flag for the best Ship«, et Æresflag, som det Skib, der har udmærket sig ved størst Omhu, Dygtighed og Økonomi i Driften, faar Ret til at føre for et Tidsrum af 6 Maaneder.

I Betingelserne hedder det:

»For six months the »Honour Ship« of each line may fly the new »Honour Flag« of the Merchant Fleet Corporation, according to a plan proposed by the president of the Merchant Fleet Corporation, which will be made effective as soon as possible after July the 1st 1927.

Each six months an award will be made to the officers and crew of the ship in each line which shows greatest care, efficiency, and economy in operation. The ships will be inspected under supervision of the district director in each district. The general condition of the ship, the discipline of the crew, the efficiency and economy of management as evidenced by the operating results of the deck, engine and steward's departments will be the factors observed in making award.

The first six-month period will begin with July and end with December of this year. A new »Honour Flag« is to be designed, and the winning ship will be authorized to fly this flag for six months or until another ship has won it. A bonus will also be provided to be presented to the crew.

The crews on each »Honour Ship« will be given recognition by having a record of such achievement made in the personal records of each member.

Da der med Retten til at føre Flaget følger en kontant Belønning til hele Skibets Besætning, kan der vel ventes en skarp Konkurrence mellem Skibene af de forskellige Statslinjer. Ved Indførelsen af Æresflaget har General Dalton i hvert Fald ikke vist Ubehændighed, idet han har stillet Besætningerne overfor det, der bringer den moderne Amerikaner til at reagere stærkest, Penge og sportslig Vædekamp.

Skibssalg

Svenska Amerika-Mexico Linjen har nylig købt Motorskibet »Sulina« af Sverige-Levanten Linjen. Skibet har i et Aar været chartret af Amerika-Mexico Linjen og gaet i Fart mellem svenske, finske, baltiske og nordamerikanske Havne. »Sulina«, der er bygget i 1921 ved Øresundsværftet og laster 4,500 Tons, skal til Eftersyn ved Eriksberg Skibsværft og bl. a. forsynes med Isforstærkninger af Hensyn til dets Fart mellem Østersøhavne, Nordamerika og den mexicanske Golf. Skibet vil nu blive døbt »Sparreholm«.

Pest

Om Bord paa Damperen »Ransholm«, som Fredag Aften ankom til Gefle, er konstateret tre Sygdomstilfælde, som mistænkes for at være Pest.

— Ifølge en senere Meddelelse er de paa »Ransholm« indtrufne Sygdomstilfælde Pest.

POSITIONSLISTE PR. 8. AUGUST 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

- s.s. »A. P. Bernstorff«, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. »Aalborg«, Egeholm, ank. London 2.8.
 s.s. »Aalborghus«, Eriksen, Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. »Aarhus«, Jørgensen, Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. »Aarø«, Christensen, afg. Kings Lynn 5.8. til Archangel.
 m.s. »Afrika«, Himmelstrup, pass. Gibraltar 4.8. p. R. t. Hamburg.
 s.s. »Algarve«, Sundvig, afg. Antwerpen 2.8. til Tanger.
 s.s. »Amalienborg«, Sørensen, afg. Montevideo 22.7.
 m.s. »Annam«, Wolff Jørgensen, afg. Hamburg 5.8. til Sydney.
 s.s. »Argentina«, Juul Larsen, afg. Rio 27.7. til Skandinavien.
 m.s. »Arizona«, Sonne, ank. Bahia Blanca 30.7.
 s.s. »Arkansas«, Henriksen, afg. Sarpsborg 19.7. til Boston.
 m.s. »Asia«, Andersen, pass. Suez 7.8. p. R. t. Aden.
 m.s. »Astoria«, Beldring, ank. San Pedro 6.8.
 s.s. »Astrid«, Bjarke, ank. Makslahti 7.8.
 m.s. »Australien«, Christensen, ank. Melbourne 4.8.
 s.s. »Azul«, Kanstrup, ank. Methil 6.8.

B

- s.s. »Beira« oplagt.
 s.s. »Bellona«, Christensen Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. »Benedikt«, Nikolajsen, Kbh.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. »Bergenhushus«, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. »Birgit«, Bang, ank. London 31.7.
 s.s. »Birte«, Christensen, ank. Calais 4.8.
 s.s. »Bjarke«, Petersen, ank. Burntisland 7.8.
 s.s. »Bogø«, Rasmussen, ank. London 31.7.
 s.s. »Bolivia«, Prahl, ank. Thevenard 20.7.
 s.s. »Bornholm«, Svarre Nielsen, afg. Kbhvn. 5.8.

- s.s. »Bothal«, Larsen, ank. Blyth 5.8.
 s.s. »Botnia«, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. »Bottenhavet«, Vaaben Hansen, afg. Pernau 4.8. til W. Hartlepool.
 s.s. »Brasilien«, Brocks, ank. Aalborg 31.7.
 s.s. »Brattingsborg«, Christensen, afg. Cardiff 6.8.
 s.s. »Bretagne«, Hartmann, afg. Halmstad 5.8.
 s.s. »Bretland«, Hansen, afg. Kbhvn. 8.8. til Danzig.
 s.s. »Broholm«, Mikkelsen, ank. Liverpool 28.7.
 s.s. »Brynhild«, Huus, afg. Kbhvn. 5.8. til Makslahti.
 s.s. »Børglum«, Lund, ank. Corpus Christi 31.7.

C

- s.s. »C. P. A. Koch«, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. »California«, Wenk, afg. Esbjerg 1.8. til Cardiff.
 s.s. »Charkow«, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. »Chile«, Mauritzen, pass. Lizard 26.7. p. R. l. Panama Kanalen.
 s.s. »Christiansborg«, Lund, afg. Santa Fé 1.8.
 s.s. »Cimbria«, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. »Clara«, Nielsen, ank. Antwerpen 26.7.
 s.s. »Cyril«, Duhn, afg. Hamburg 6.8. til Nantes.

D

- s.s. »Dagmar« (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhv.-London-Danmark Ruten.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage« Coder: Scott's og Watkins'

HELSENGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. August 1927.

London	18,15	Madrid	63,25
New York	374,00	Amsterdam	150,00
Berlin	88,80	Stockholm	100,20
Paris	14,80	Oslo	96,65
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,15	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

s.s. »Dan«, Mortensen, ank. Vestafrika 4.8.
 s.s. »Danefelt«, Voss, ank. London 20.7.
 s.s. »Danevirke«, Stage, ank. Kiel 7.8.
 s.s. »Dania«, Bencke, afg. Houston 2.8. til Skandinavien.
 m.s. »Danmark«, Knudsen, ank. Tsinglao 7.8.
 s.s. »Dansborg«, Mathiasen, afg. Vancouver B. C. 24.7.
 s.s. »Diana«, Nielsen, Kbhvn-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. »Douro«, Jørgensen, afg. Memel 6.8. til Kbhvn.
 m.s. »Dronning Alexandine«, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island-Ruten.
 s.s. »Dronning Maud«, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. »Ebro«, Ankersø, afg. Wear 4.8. til Køge.
 s.s. »Egholm«, Tønnesen, afg. Lissabon 28.7. til Kbhvn.
 s.s. »Elie«, Jessen Clausen, pass. Kieler Kanalen 6.8. p. R. t. Uleåborg.
 s.s. »Ella« oplagt.
 s.s. »Ellensborg«, Jensen, ank. Kalajoki 5.8.
 s.s. »Elsborg«, Palm, afg. Randers 8.8.
 s.s. »Emanuel«, Svane, afg. Ronnebyredd 6.8. til Kemi.
 s.s. »Enigheden«, Lauritsen, ank. Burryport 6.8.
 s.s. »Energie«, Christensen, afg. Ribadeo 6.8. til Immingham.
 s.s. »Erik B.«, Lerche, pass. Brunsbüttel 8.8. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. »Erindring«, Nielsen, ank. Bandholm 8.8.
 s.s. »Esbjerg«, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. »Esther Maria«, Borch Clausen, ank. Archangel 31.7.
 s.s. »Estland«, Sørensen, afg. Gøteborg 6.8.
 s.s. »Estonia«, Skjoldam, ank. New York 5.8.
 s.s. »Expres« oplagt.

F

s.s. »Falken«, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 m.s. »Falstria«, Krarup, afg. Nørresundby 16.8. til Middleborough.
 s.s. »Fanø«, Michelsen, ank. Grangemouth 1.8.
 s.s. »Feddy«, Matthiassen, ank. Danzig 8.8.
 s.s. »Ficaria«, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. »Fiona«, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. »Fionia«, Heindorn, pass. Finisterre 8.8. p. R. t. Port Said.
 s.s. »Flora«, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. »Florida«, Holm, ank. Kbhvn. 30.7.

s.s. »Flynderborg«, Grove, pass. Kbhvn. 6.8.
 s.s. »Fredensborg«, Thøgersen, afg. Lapaluto 6.8.
 s.s. »Frederik VIII«, Mechlenburg, afg. New York 2.8.
 s.s. »Frederiksborg«, Mechlénburg, afg. Kingston 4.8.
 s.s. »Frigga«, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. »Frode«, Petersen, ank. Montreal 26.7.

G

a.s. »Garonne«, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. »Gautatyr«, Rasmussen, ank. Danzig 8.8.
 s.s. »Gorm«, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. »Grønland«, Andersen, afg. New York 23.7.

H

s.s. »Hafnia«, Ravn, afg. Esbjerg 9.8.
 s.s. »Haljdan«, Ørbech, afg. Kbhvn. 3.8. til Danzig.
 s.s. »Halland«, Haure Petersen, afg. Danzig 6.8.
 s.s. »Hammershus«, Rosenhøj, ank. Port La Plata 5.8.
 s.s. »Hans Tavsens«, afg. Rotterdam 9.8.
 s.s. »Harald«, Christensen, ank. Kotka 27.7.
 s.s. »Hebes«, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. »Hellig Olav«, Peronard, ank. Kbhvn. 5.8.
 s.s. »Henning B.«, Jørgensen, ank. Rotterdam 6.8.
 s.s. »Hermod«, Rasmussen, ank. Tveraa 4.8.
 s.s. »Hindsholm«, Møller, ank. Danzig 3.8.
 s.s. »Hjelm«, oplagt.
 s.s. »Hjortholm«, Nielsen, afg. Swansea 4.8. til Kbhvn.
 s.s. »H. P. Petersen«, Jensen, ank. Cardiff 1.8.
 s.s. »Hroar«, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. »Indien«, Jacobsen, ank. Vancouver 4.8.
 s.s. »Inga«, Jensen, pass. Brunsbüttel 8.8 p. R. t. Amsterdam.
 s.s. »Irene Maria«, Stabell, pass. Finisterre 4.8. p. R. t. Aalborg.
 s.s. »Island«, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. »Ivar«, Folkenberg, afg. Hampton Roads 2.8. til Montreal.

J

s.s. »J. C. Jacobsen«, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. »J. C. la Cour«, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. »Jan«, Nielsen, ank. Trångsund 5.8.
 m.s. »Java«, Hjernerum, ank. Singapore 7.8.
 s.s. »Jelling«, Knudsen, afg. Hampton Roads 27.7.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Bo:gå · Helelungfors · Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyted · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudae · Kemi · Torneå

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

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, Løfteevne 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. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

Sleepmaas

ROTTERDAM

Tervenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FÆRD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

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.

s.s. »*Jolantha*«, Kjær, Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. »*Jomsborg*«, Andersen, pass. Holtenau 3.8.
 s.s. »*Josey*«, Petersen, ank. Bermudas 26.7.
 s.s. »*Jungshoved*«, Bergcholt, ank. Hampton Roads 4.8.
 m.s. »*Jutlandia*«, Kragelund, pass. Perim-8.8. p. R. t. Suez.
 m.s. »*Jylland*«, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. »*Jægersborg*«, Petersen, ank. Danzig 6.8.

K

s.s. »*Kai*«, Christensen, ank. Hartlepool 7.8.
 s.s. »*Kalø*«, Andersen, ank. Hull 6.8.
 s.s. »*Katholm*«, Petersen, afg. Kbhvn. 3.8. til Manchester.
 s.s. »*Kentucky*«, Nielsen, afg. Cardiff 29.7. til Fayal.
 s.s. »*Kina*«, Broner, pass. Capetown 28.7.
 s.s. »*Kjøbenhavn*« (D. F. D. S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. »*Kjøbenhavn*« (Pacific), Larsen afg. Seaham 6.8. til Ronnebyredd.
 s.s. »*Knud*«, Clemmesen, ank. Rouen 4.8.
 s.s. »*Koldinghus*«, Roholm, Kbhvn.-Frederica-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. »*Kong Haakon*«, Clausen, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. »*Kronborg*«, Mortensen, ank. Archangel 3.8.
 m.s. »*København*«, Christensen afg. Birkenhead 31.7. til Panama Kanalen.

L

m.s. »*Lalandia*«, Dahl, ank. Kbhvn. 7.8.
 s.s. »*Lifland*«, Meinertz, afg. Archangel 5.8.
 s.s. »*Lilleborg*«, Dam Larsen, ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. »*Limfjorden*«, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. »*Lise*«, Hansen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. »*Lithuania*«, Rasmussen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. »*London*«, Caspersen, ank. Methil 6.8.
 m.s. »*Louisiana*«, Hyllested, afg. Buenos Aires 3.8. til Santos.

M

s.s. »*M. G. Melchior*«, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. »*Magnus*«, Nielsen, afg. Havre 3.8. til Bordeaux.
 s.s. »*Maine*«, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. »*Maja*«, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. »*Malaya*«, Kruse, afg. Penang 28.7. til Suez.
 s.s. »*Manø*«, Rathje, ank. Wasklot 31.7.
 s.s. »*Margit*«, Jensen, pass. Holteanu 8.8. p. R. t. Danzig.
 s.s. »*Margrethe*«, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. »*Martin Carl*«, Larsen, pass. Brunsbüttel 6.8. p. R. t. Dunkerque.
 s.s. »*Mary*«, Lisberg, ank. London 1.8.
 s.s. »*Maryland*«, Thomsen, afg. Swansea 29.8. til Buenos Aires.
 m.s. »*Mexico*«, Eggert, afg. Beaumont 5.8. til Landsend f. O.
 s.s. »*Middelhavet*«, Olsen, afg. Brahestad 4.8. til Antwerpen.
 s.s. »*Minsk*«, Egen, afg. Tunis 4.8. til Marseille.
 s.s. »*Mæn*«, Tvergaard, Kbhvn.-Støge og Kbhvn.-Nakskov Rute.

N

s.s. »*N. J. Ohlsen*«, Jensen, ank. Piteå 4.8.
 s.s. »*Natal*«, Madsen, afg. Fremantle 1.8.
 s.s. »*Nevada*«, Jørgensen afg. Buenos Aires 10.7. til Skandinavien.
 s.s. »*Nidaros*«, Snedker, Kbhvn.-Riga Rute.
 s.s. »*Niels Ebbesen*«, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Rute.
 s.s. »*Normandiet*«, Haure Petersen, afg. St. John 4.8.

O

m.s. »*Odense*«, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Rute.
 s.s. »*Odin*«, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Rute.
 s.s. »*Olaf*«, Thomsen, afg. Frederikshavn 3.8. til Makslahti.
 s.s. »*Oluf Bager*«, oplagt.
 s.s. »*Orion*«, Olsen, ank. Frederikshavn 2.8.
 s.s. »*Oscar II*«, Schmidt, afg. Kbhvn. 5.8. til New York.

P

m.s. »*Panama*«, Væring, ank. San Pedro 3.8.
 s.s. »*Parana*«, Lund, ank. Savannah 7.8.
 m.s. »*Parkeston*«, Rasch, Esbjerg-Parkeston Rute.
 s.s. »*Pennsylvania*«, Herskind, i Timecharter.
 m.s. »*Peru*«, Borch, ank. Fremantle 2.8.

s.s. »*Phønix*«, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. »*Polaris*«, Holm, ank. London 30.7.
 s.s. »*Polonia*«, Topp, ank. Smyrna 7.8.
 s.s. »*Primula*«, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rute.
 s.s. »*Prins Knud*«, Hejlsø, afg. Raumo 8.8. til Hull.

R

s.s. »*Rhone*«, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rute.
 s.s. »*Rita*«, Hav, Kbhvn.-Hamburg Rute.
 s.s. »*Romø*«, Huusum, afg. Vejle 6.8. til Sundsvall.
 s.s. »*Rosenborg*«, Jans, ank. Archangel 1.8.
 s.s. »*Rota*«, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rute.

S

s.s. »*Saga*«, Tandrup, afg. Odense 4.8. til San de Gand.
 s.s. »*Scandia*«, Madsen, pass. Cape Race 30.7. p. R. t. Nyborg.
 s.s. »*Scotia*«, Rosbæk, afg. Skefteå 6.8.
 s.s. »*Seine*«, le Barzic, afg. Danzig 4.8. til Riga.
 m.s. »*Selandia*«, Sørensen, ank. Bangkok 6.8.
 m.s. »*Siam*«, Frandsen, ank. Everett 5.8.
 s.s. »*Stigrun*«, Jensen, afg. Antwerpen 4.8. til Sønderborg.
 s.s. »*Silkeborg*«, Hansen, ank. Hull 2.8.
 s.s. »*Simone*«, Albertsen, ank. Helsingør 7.8.
 s.s. »*Skaane*«, Kyhn, ank. Yxpila 6.8.
 s.s. »*Skanderborg*«, Andresen, pass. Kbhvn. 4.8.
 s.s. »*Skjold*«, Nielsen, afg. Kbhvn. 1.8. til Antwerpen.
 s.s. »*Skodsborg*«, Andersen, ank. Lappvik 5.8.
 s.s. »*Steipner*«, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Rute.
 n.s. »*Slesvig*«, Berendsen, ank. London 29.7.
 s.s. »*Spigerborg*«, Clausen, afg. Ymuiden 6.8.
 s.s. »*Stal*«, Clausen, ank. Santiago 4.8.
 s.s. »*Stegelborg*«, Nielsen, ank. Danzig 2.8.
 s.s. »*Svanhild*«, Hjorth, i Timecharter.
 s.s. »*Svanholm*«, Petersen, afg. Garston 4.8. til Odense.
 s.s. »*Swava*«, Christensen, afg. London 4.8. til Nakskov.
 s.s. »*Søborg*«, Madsen, pass. Kbhvn. 7.8.
 s.s. »*Sønderborg*«, Larsen, ank. Sharpness 27.7.
 s.s. »*Sønderjylland*«, Falk, Kbhvn.-Bogense-Vejle Rute.

T

s.s. »*Taarnborg*«, Rasmussen, afg. Kbhvn. 6.8.
 s.s. »*Taarnholm*«, Jørgensen, afg. Kbhvn. 4.8. til Kolding.
 m.s. »*Tacoma*«, Røder, ank. Olympia 5.8.
 s.s. »*Texas*«, Dragsdahl, ank. Charleston 2.8.
 s.s. »*Thyra*« (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rute.
 s.s. »*Tiber*«, Sonne, afg. Reval 2.8. til Kbhvn.
 s.s. »*Tjaldur*«, oplagt.
 s.s. »*Tomsk*«, Jacobsen, afg. Trapani 2.8. til Tarrangona.
 m.s. »*Tonking*«, Kolls, ank. Hull 7.8.
 s.s. »*Trondhjem*«, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Rute.
 s.s. »*Tula*«, Hansen, ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. »*Tyr*«, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Rute.

U

s.s. »*Uffe*«, Jørgensen, ank. Limhamn 1.8.
 s.s. »*Ulf*«, Rasmussen, afg. Dunkirk 4.8. til Kbhvn.
 s.s. »*United States*«, Voldborg, ank. New York 2.8.
 s.s. »*Uranienborg*«, Rise, afg. Kbhvn. 5.8.

V

s.s. »*Vega*«, Nielsen, ank. Helsingør 22.7.
 s.s. »*Vendia*«, Lund, ank. Lemvig 8.8.
 s.s. »*Venus*«, Nielsen, afg. Philadelphia 27.7. til Cardiff.
 s.s. »*Vera*«, Kolster, afg. Mariager 5.8. til Kotka.
 s.s. »*Veratyr*«, Jacobsen, afg. Ivigtut 30.7. til Kbhvn.
 s.s. »*Viborg*«, Dissing Sørensen, ank. Aarhus 7.8.
 s.s. »*Victoria*«, Nielsen, afg. Danzig 9.8. til Aarhus.
 s.s. »*Vidar*«, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Rute.
 Bark »*Viking*«, Clausen, afg. Pachacamac 8.7. til Dublin.
 m.s. »*Virginia*« (Ø. K.), Andersen, ank. Danzig 3.8.

W

s.s. »*Wm. Th. Malling*«, Olsen, ank. London 24.7.

Y

s.s. »*Ydun*«, Jensen, Kbhvn.-Horsens Rute.
 s.s. »*Yrsa*« (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Rute.

Ø

s.s. »*Ørkild*«, Møllerup, afg. Campeche 5.8.
 s.s. »*Ørneborg*«, Rasmussen, ank. Archangel 7.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorø

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrens

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
* York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

J. ANDERSEN & CO.

CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

DANSK MEKANISK DAMPEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %

Forhandlere af: Vickers Tank og Kulkasseolie »VARO«.
Vickers Stærnrørsolie Næox og Næox D.

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflåde · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL

7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619
Værk. Dannisøe
Øbro 4198
Kirsteinsgade 7.

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning
og Rustbankning

Telefon
Kontor 8712
—
Amaliegade 41.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskine

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**,
er syrefri og renser ufejlbarlig.

Benyt vore Specialier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af
Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til
Paasmøring af Hoveddæk og Mel-
lemdæk.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

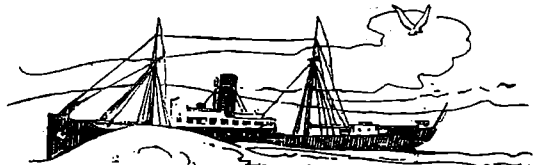
M. B. COHN
TOLBODV. 22. TELEFON · 4403

KØBENHAVN
K.

TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

BP BRITISK PRODUKT BP



**FUEL & DIESEL
OIL**

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

Amaliegade 22.

København K.

TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDELSE

**LAMBERT BROTHERS
LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: **85, GRACEHURCH STREET,**
»LAMBERT STOCK, LONDON« **LONDON, E.C. 3.**

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert«	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, 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.....	} »Lambert«	
HULL, Prudential Buildings.....		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....		
Grimsby, Dock Offices.....	} »Lambrose, Grimsby«	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

K I E L - K A N A L
(KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerßen & Co.

RENSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSÜTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER



TELEGRAM-ADRESSE:

»Zerßen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikater af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kælblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

**DET FORENEDE
DAMPKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

**J. ANDERSEN & CO.
CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet *BOTNIA*, AktieselskabTelegr. Adresse:
DAMOTIA

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

**SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER**

løvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Premier

★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIAØEN



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 34

FREDAG 19. AUGUST 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

DET INTERNATIONALE ARBEJDSBUREAU I GENEVE

Ved Albert Thomas, Lederen af det internationale Arbejdsbureaus Besøg i København i sidste Uge, udtalte Formanden for Dansk Arbejdsgiverforening, Bogtrykker Langkjær, at Danmark havde en social Lovgivning, der kostede Landet henved 200 Millioner Guldfrancs om Aaret. Arbejdernes Levestandard var, maalt efter Forholdene i det øvrige Europa, meget høj; den danske Valutas Genrejsning havde gjort 25 pCt. af Industriens og Haandværkets Arbejdere arbejdsløse, og Nedbringelse af Lønninger og Skatter var derfor et Spørgsmaal af største Betydning, hvorfor Landet var nødsaget til nøje at overveje den økonomiske Rækkevidde af de Forslag, der modtoges fra Geneve. Han nærede store Betænkeligheder ved 8-Timers Arbejdsdagen og henviste her særligt til Landbruget. Han mente derfor, at man i Danmark med Rette kunde vente, at den øvrige Del af Verden, med hvilken Danmark deltog i Arbejdet i det internationale Arbejdsbureau, først skulde nærme sig noget mere til den sociale Standard i Danmark, før Danmark indlod sig paa at gaa videre.

Albert Thomas besvarede disse Udtalelser, idet han ivrigt forsvarede 8-Timers Dagen, og hævdede, at en Ratifikation af Konventionen herom ikke vilde berøre Landbruget, og at Konventionen iøvrigt var saa elastisk, at alle berettigede Undtagelser kunde fastsættes administrativt.

Fra København drog M. Albert til Oslo og har her udtalt sin Glæde over sit hidtidige Samarbejde med norske Arbejdsgivere, selv om de ikke altid har været enige med ham. Særligt Rederne, syntes han, krævede for meget.

N. H. & S. T. hævder heroverfor, at Skibsfart for Norge er noget langt mere betydningsfuldt end for noget andet Land, idet den er en Hovednæringsvej, der staar lige med Jordbruget. Bladet mener ogsaa, at M. Thomas maa indrømme, at Forholdene i norske Skibe er meget forskellige fra Forholdene i mange andre Nationers Skibe, ligesom Livsvilkaarene er ejendommelige og Folket særpræget. Hvis han, udtaler Bladet, havde Tid til at studere Forholdene i de norske Fragtbaade, vilde han se, at Folkene der faar bedre Kost og har bedre Bekvemmeligheder end i andre Landes Skibe. Han vilde finde dygtige Folk, der stiller større Krav end i de fleste andre Landes Handelsflaader, kostbare Skibe, der kræver en stærk Udnyttelse af deres overlegne Evne til at føre Varer over Havet. M. Thomas vilde kort sagt finde stor Ydeevne hos Materiel og Mandskab, første Klasses, naar det udnyttes til det yderste, men uanvendeligt, hvis det skal underkastes samme Regler, som kan passe for Mandskab og Materiel af anden Rang. Norge maa udnytte saavel Mandskab som Materiel intenst, og dette er baade i Folkenes og i Redernes Interesse. Det kan ikke lade Arbejdsvilkaarene uniformere af en Forsamling, i hvilken fremragende Søfartsnationer har omtrent samme Indflydelse som Lande, der hverken har Skibe eller Skibsfart.

Naar der tales om ensartede Regler, maa vi ind-

skrænke os til Stater med nært beslægtede Forhold, d. v. s. Storbritannien, de skandinaviske Nabolande samt Tyskland og Holland.

De Udtalelser, der her er fremsat fra dansk som ogsaa fra norsk Side, bekræfter Rigtigheden af, hvad vi gentagne Gange har paavist her i Bladet, at der i de skandinaviske Lande og ikke mindst i Rederikredse ikke er Stemning for at ratificere de i Geneve vedtagne internationale Konventioner om 8-Timersdagen og Forhyringsvæsenet etc. Der er neppe nogen Udsigt til, at de vil blive ratificerede her, og i hvert Fald synes der ikke for de skandinaviske Lande at være Anledning til at være de første og gøre Begyndelsen.

ET GODT AKTIV

I Svendborg Byraads Møde forleden forelaa Havnens Regnskab for 1926—27. De samlede Indtægter har andraget 386,942 Kr. og Udgifterne 471,015 Kr.

Beholdningen var ved Regnskabsaarets Begyndelse 28,706 Kr. 5 Øre og Underskudet ved Aarets Slutning 84,073 Kr. 10 Øre. Beholdningen er altsaa gaaet tilbage med 112,779 Kr. 21 Øre; men da Havnen i Regnskabsaaret har nedbragt sin Gæld med 87,269 Kr. 41 Øre og erhvervet Dok og Kran for 225,000 Kr., bliver der en Fremgang talmæssigt af 199,490 Kr. 20 Øre, hvorfra dog maa trækkes det fra Staten modtagne Afdrag paa Tilskud til Statsisbryderen, 461 Kr. 33 Øre, saaledes at Havnens Status regnskabsmæssigt er gaaet frem med 199,028 Kr. 87 Øre.

Formuen andrager 1,516,924 Kr.

Borgmesteren gennemgik Regnskabet i store Træk. Det har ikke svigtet paa noget væsentligt Punkt. Sammenligner man Indførselen med, hvad det foregaaende Aar gav, viser det sig, at der ikke er Tilbagegang. De store Poster er tværtimod stigende. Kornvarer er saaledes steget fra 25,700 Tons til 30,800, Kul er steget med 10,000 Tons og Træ er steget med det dobbelte.

Men nu glider Rentetilskudet fra Staten jo bort, udtalte Borgmesteren i Følge Svendb. Avis, og vi skulde gerne have opsparet nogle Midler til Imødegaaelse af en eventuel Takstnedsættelse i 1930. I 1935 vil forøvrigt det ældste Havnelaan være amortiseret, saaledes at der spares ca. 30,000 Kr. om Aaret.

Af de af Borgmesteren givne Oplysninger synes det at fremgaa, at Havnen vil være i Stand til at klare sig godt, selv om Taksterne skulde blive nedsat før 1930.

SCANTIC-LINJEN SOLGT

American—Scantic-Linjen, som ejes af *Shipping Board*, vil nu overgaa i privat Eje. Kongressen i Washington har ifølge Telegram til N. H. & S. T. approberet Salget af Linjens Skibe, ialt et Dusin Baade paa 6 à 7000 Tons, af hvilke de 6 gaar i fast Fragtrute paa Gøteborg, København og Østersøen, Resten paa Middelhavet.

Køberen menes at være den hidtidige Forpagter, det store Rederifirma Moore & Mc. Cormack, der har Hovedsæde i New York med Filialer bl. a. i Philadelphia, Gøteborg og København.

Driften vil blive fortsat nogenlunde uforandret, idet det som omtalt tidligere her i Bladet er en Betingelse for Salget, at de nuværende Ruter opretholdes i de første fem Aar.

De seks Baade, der trafikerer Østersøen, er *Casper*, *Saga Poruck*, *Minnequa*, *Natirar*, *Shenectady* og *Argosy*.

AARHUS HAVN

Aarhus Havneudvalg har siden Deputationen i Trafikministeriet fik Afslag om Nedsættelse af Havnetaksterne, arbejdet paa nye Forslag. Ministeren stillede i Udsigt, at man senere kunde forhandle om Sagen. Der er nu udarbejdet et Forslag, og i Byraadets Møde blev det nylig vedtaget at sende en Indbydelse til Trafikminister Stensballe, Departementschef Hoskiær og Kontorchef Bendtsen om ved Selvsyn at gøre sig bekendt med de store Udvidelser, man har foretaget i Aarhus Havn, og samtidig genoptage Forhandlingerne angaaende den af Havneudvalget ønskede Nedsættelse af Havnetaksterne. Mødet vil antagelig finde Sted i Løbet af kort Tid.

Aarhus Havn, som i den sidste Menneskealder har været Genstand for en Række Udvidelser, staar paa ny foran en betydelig Udvidelse, der er blevet nødvendig, fordi Trafikken af Rutebaade og Trampbaade

stadigt er tiltagende, saaledes at man i Aar slet ikke har kunnet mærke noget til den sædvanlige Sommerstilhed. Alt dette bevirker, at Havnen bliver et stadigt bedre Aktiv og er i Stand til at fortsætte de store Udvidelsesarbejder.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM HAMBURG OG ANTWERPEN

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de 7 første Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	9,353	14,725,446	7,710	12,413,698
1926	10,278	15,325,715	7,426	11,428,598
Forskel: —	925	—600,269	+284	+ 985,100

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	9,236	11,137,273	6,649	11,492,263
1926	8,028	9,795,211	6,184	10,702,708
Forskel: +	1,208	+1,342,062	+ 465	+ 789,555

KANALEN VED KORINTH

Kanalen ved Korinth er en af de mest omstridte Kunstige Vandveje i Europa. I Aaret 1882 dannedes et Kanal-Selskab med en Kapital paa 30 Millioner Francs. Selskabet paabegyndte straks Bygningen af Kanalen, men da Kapitalen var forbrugt, gik Selskabet i Stykker. I 1890 optog et fransk Selskab med en Kapital paa 42 Millioner Francs Arbejdet, men dette Selskab var ikke heldigere end det første og gik ligeledes fallit. Derefter foreslog de mest interesserede udenlandske Magter, Østrig-Ungarn, Frankrig og Italien, den græske Regering, at de vilde bygge Kanalen paa egen Bekostning, men den græske Regering, der ikke ønskede en for stærk fremmed Indflydelse i Landet, afviste Forslaget. Der blev saa senere dannet et græsk Selskab med en Kapital paa 28,5 Millioner Francs, og dette Selskab fuldførte Kanalen i 1907, men gik samtidig fallit. Samme Aar dannedes der saa et nyt Kanal-Selskab, »Nouvelle Société Anonyme du Canal de Corinthe«, der indtil nu har ejet og drevet Kanalen. Dette Selskab kom selvfølgelig til at nyde godt af de tidligere fallerede Selskabers Arbejde og begyndte med den beskedne Kapital af en Million Francs, hvilken senere er blevet forhøjet til 1,75 Millioner Francs. Selskabet har maattet kæmpe med meget betydelige økonomiske Vanskeligheder. Sagen er nemlig, at Anlægget af Kanalen fra Begyndelsen er foretaget paa en teknisk set uheldig Maade, saaledes at der gentagne Gange har været Sammenstyrtninger, der har krævet kostbare Opmudrings- og Opbygningsarbejder. I 1917 og 1923 skete der store Sammenstyrtninger, der for lange Perioder spærrede Kanalen fuldkomment. Siden 1892 har den kunnet passeres af Sejlskibe og siden 1907 af Dampere af Middelstørrelse.

Kanalen ved Korinth skiller det græske Fastland fra Halvøen Morea, og ved at benytte Kanalen sparer man en betydelig Del af Sejladsen, naar man fra Adriaterhavet eller det nordlige Middelhav vil til det Ægæiske Hav, Tyrkiet, Lilleasien, Rumænien og Sydrusland. Fra Patras til Piræus er Afstanden, naar man sejler syd om Morea, 295 Sømil, men hvis man benytter Kanalen kun 100 Sømil, saaledes at der altsaa bliver en Besparelse paa omtrent 200 Sømil.

Kanalen gennemskærer paa tvers i lige Linje Landtangen ved Korinth og er 6,300 m lang. Den midter-

ste Del af Kanalen er paa en Strækning af 3,900 m muret, saaledes at Bunden har en Bredde af 21 m, og Bredden i Vandspejlet andrager 24,6 m. Paa Siderne af Midtepartiet er Kanalens Vægge ikke murede, Bunden er her 22 m bred, medens Bredden i Vandspejlet varierer fra 24 til 25 m. Dybden i Kanalen er 8 m, men varierer som Følge af Ebbe og Flod med 25 cm over eller under denne Dybde. Retningen af den derved fremkaldte Strøm skifter to Gange om Dagen, og dens største Hastighed er 3 Sømil i Timen. Skraaningerne er af anseelig Højde. Den lodrette Højde mellem Vandspejlet og Toppen er ca. 50 m, og en Jernbane- og almindelig Færdselsbro, der fører over Kanalen, er 80 m lang og ligger 44 m over Vandspejlet.

Den fundamentale Fejl ved Kanalen, som skyldes Utilstrækkeligheden af de Pengemidler, der har været til Raadighed, er, at Kanalen er bleven bygget altfor smal. Den er neppe passabel for Skibe paa 5,000 Tons, og alle Dampere maa nøje holde sig midt i Kanalen, idet den ringeste Afvigelse er farlig paa Grund af de skraa Sider i Kanalen. Skraaningerne er imidlertid altfor stejle og høje, og dette er Grunden til de talrige Sammenstyrtninger, der dog ofte ikke er af større Betydning. For saa vidt muligt at formindske Faren for Sammenstyrtninger er man nu begyndt at sløjfe den øverste Del af Skraaningerne. Dette Arbejde er paabegyndt paa Vestsiden ved Poseidonia (Bugten ved Korinth) og skal gennemføres i hele Kanalens Længde. Det største Skib, der hidtil er passeret Kanalen, maalte 5,311 Tons, havde en Bredde af 16,6 m og et Dybtgaaende af 6,7 m. I Løbet af det sidste Aar passeredes Kanalen af 2,307 Dampskibe og 2,068 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 506,339 Tons. Kanal-, Lods- og Bugserafgift androg ialt 1½ Million Drachmer, mod omtrent 4 Millioner det foregaaende Aar. Selskabets Aktier er væsentlig paa franske Hænder, og dets finansielle Stilling er heller ikke nu god, hvorfor den græske Regering, efter hvad »Hansa« meddeler, i Anerkendelse af Kanalens Betydning har maattet yde Selskabet et Laan paa 12 Millioner Drachmer. Om en fundamental Ændring af Kanalen, et Arbejde der faktisk vilde være ensbetydende med en fuldstændig Nybygning, kan der i Øjeblikket ikke være Tale.

H Ø J D Æ K S L A S T

Spørgsmaalet om Dækslaster er for Tiden meget aktuelt i Finland, og det finske Søfartsdepartement har for kort Tid siden, efter hvad The Scandinavian Shipping Gazettes Korrespondent i Helsingfors meddeler Bladet, i et Cirkulære til samtlige Chefer for Lodsdistrikterne mindet om den gældende Forordning om, at der i intet Tilfælde maa indtages saa megen Dækslast, at Skibet faar Slagside. Da det imidlertid hænder, at Skibe har faaet saa stor en Dækslast af Træ om Bord, at det saasnart det kommer ud i aaben Sø og møder lidt Søgang, bliver nødvendigt for dem at kaste en Del af Lasten over Bord, anmoder Søfartsdepartementet Lodsdistrikt-Cheferne om at give Lodserne Ordre til at nægte at lodse Skibe, der har en tydelig Slagside, før Lodsene paa den hurtigst mulige Maade har indmeldt Sagen til sin nærmeste Foresatte og fra Søfartsinspektøren har modtaget Besked om, hvorledes han skal forholde sig.

Søfartsdepartementets Aktion har vakt Misfornøjelse hos nogle Søfartsorganisationer. Det maa ogsaa indrømmes, at der ikke bør lægges Skibsfarten Hindringer i Vejen. Men paa den anden Side har det vist sig nødvendigt til Beskyttelse af Skib, Ladning og Menneskeliv at udstede en Del restriktive Forskrifter. Ud fra dette Synspunkt bør man ogsaa bedømme Søfartsdepartementets Foranstaltning, der gaar ud paa at etablere en effektiv Kontrol med Hensyn til Slagside hos Skibe med Dækslast af Træ. Kontrollen menes at være berettiget paa Grund af de mange Ulykker, der er indtruffet som Følge af for høje Træ-Dækslaster, ligesom det jo ogsaa hyppigt hænder, at en Del af Dækslasten maa kastes over Bord, saasnart Skibet er kommet ud i aaben Sø. Korrespondenten anfører følgende Eksempler og hævder, at han kunde nævne langt flere.

Eksempler

En græsk Damper »Margareta Colopati« paa 2,500 Tons lastede i Bjørkø saakaldte ægyptiske Bjælker til Alexandria for en finsk Afskiber. Allerede under Lastningen fik Damperen en Del Slagside, saaledes at der kun var en Fribordshøjde fra Rælingen til Vandet af $2\frac{1}{2}$ Fod. Lastningen fortsattes, til Damperen fik saa megen Slagside, at en Del af Dækslasten gik over Bord. Skibet rejste sig derefter, men kæntrade saa til den anden Side, hvorved atter en Del af Dækslasten gik over Bord og drev til Søs.

I Midten af Juni i Aar lastede den britiske Damper »Bluestone« 640 stds. savet Træ i en østfinsk Havn. Da Damperen var kommet ud i rum Sø, krængede Skibet som Følge af den høje Dækslast saa stærkt over, at Vandet strømmede ind i Maskinrummet. Besætningen, 17 Mand, reddede sig i Land i Skibets Baade. En af det finske Bjergrningsselskabs Baade gik ud for at bjerge Skibet, men kunde ikke udrette noget, og Damperen blev derefter overladt til sin Skæbne.

Den finske Damper »Anversoise« paa 4,000 Tons, en af den finske Handelsflaades bedste Fragtdampere,

KOLLISIONEN MELLEM "HENRY" OG "CARL REHDER"

Der har nu været afholdt Søforhør ved Søretten i Hamborg i Anledning af Kollisionen i Øresund den 17. Juli mellem Damperne "Carl Rehder" af Hamborg og "Henry" af Haugesund.

De Søforklaringer, der blev afgivet henholdsvis i København og Halmstad, blev forelagt, og der fremkom intet Nyt under Forhøret.

Søretten gav "Henry" Skylden for Kollisionen, idet denne, i Stedet for at holde sin Kurs, under Bagbords-gir var løbet paa "Carl Rehder". Dette Skib fandtes uden Skyld.

havde i Archangelsk indtaget en Ladning Trælaster til Durban i Sydafrika. Paa Grund af Slagside foraarsaget ved for høj Dækslast maatte Damperen anløbe Bergen og Brunsbüttel og løb af samme Grund ind til Schiedam, hvor Myndighederne forbød Skibet at fortsætte Rejsen, før Dækslasten blev reduceret.

I Helsingfors Havn hændte det for nogle Aar siden, at en tysk Damper, som lastede Træ i Sörnäs, indtog saa høj Dækslast, at den væltede fra den ene Side til den anden, saaledes at Folk paa Kajen ventede, at Skibet naar som helst vendte Kølen i Vejret. Myndighederne skred ind og forhindrede Damperen i at afgaa.

En norsk Damper havde i Kotka lastet saa meget Tømmer paa Dækket, at den kort efter at være gaaet ud af Havnen nær var gaaet under. Heldigvis sprængtes Dækslastens Surringer, saaledes at en Del af den gik over Bord, hvorefter Skibet vendte tilbage til Kotka og lossede en Del af Dækslasten.

Dette er kun nogle faa af de til Raadighed værende Eksempler paa Skibe med for stor Dækslast, og man kan derfor ikke med Rette bebrejde det finske Søfartsdepartement, at det har truffet Foranstaltninger til at hindre, at saadanne Skibe stikker i Søen. Ikke desto mindre vil de finske Søfartsinspektører kun intervenere, naar der er Fare for Skibets Sikkerhed. Det er kendt nok, at mange Skibe som Følge af deres Konstruktion kan indtage meget store Dækslaster uden at faa Slagside, medens andre kun kan have et Minimum af Dækslast. De finske Myndigheder undersøger derfor hvert enkelt Tilfælde af Overbelastning og søger at undgaa al unødvendig Indblanding i Spørgsmaalet om Skibes Last.

En international Ordning

Transport af Trælaster paa Dækket er imidlertid en Sag af meget stor international Betydning og fortjener at blive bragt ud af det Dødvande, hvori den befinder sig. Som stor Eksportør af Træ er Finland særligt interesseret i, at Spørgsmaalet ordnes paa tilfredsstillende Maade og paa international Basis. Dette kan selvfølgelig ikke ske ved Fastsættelsen af en bestemt Højde for Dækslast for alle Skibe, men ved Antagelse af andre Bestemmelser, der ikke paa nogen Maade paalægger Rederivirksomhederne uberettigede Baand eller hindrer Skibene i at føre Ladninger i Overensstemmelse med deres Lasteevne. Maa-ske vilde det være rigtigt at fæste Opmærksomheden ved den Maade, hvorpaa Spørgsmaalet om Dækslast er ordnet i Holland. I Sverige synes Sagen ogsaa at være Genstand for Diskussion. Det svenske Kommerkollegiums søfartstekniske Konsulent, Kaptajn Frankman, har nemlig i Anledning af Statistikken over Skibsforslis i 1926 bl. a. fremhævet, at der er forefaldet Tilfælde, i hvilke Skibe i Østersøfart var lastede saa dybt med Tømmer, at Dækket efter en Tids Forløb ved Dækslastens Opsugen af Vand kom til at ligge under Vandspejlet, hvilket Forhold havde Skibets Undergang til Følge.

"Henry's" Rederi vil dog ikke akkviescere ved denne Afgørelse, idet Besætningen paa "Henry" hævder, at "Carl Rehder" er Skyld i Kollisionen, og Sagen vil nu blive henvist til Domstolene.

NY SPANSK AFGIFT

Ifølge en Meddelelse fra den danske Legation i Madrid er der med Virkning fra den 1. Juli i Barcelona paalagt alle Importvarer en Afgift, svarende til 1 pCt. af Tolden. De derved indvundne Midler skal anvendes til Nedrivning af Kasernekomplekset »Atarazanas« og Nykonstruktioner paa det derved indvundne Areal.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af Juli Maaned udført ialt 279,663 Tons Kul, deraf til Danmark 68,961 Tons, mod 302,878 Tons, deraf til Danmark 77,973 Tons i Juni Maaned. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	147,852
Danmark	68,961
Italien	8,667
Frankrig	11,470
Letland	17,543
Finland	8,440
Norge	5,087
Belgien	5,633
Estland	2,470
Afrika	2,950
Litauen	590
	279,663

Det vil bemærkes, at Kuludførslen i Juli er gaaet stærkt tilbage, og at denne Tilbagegang berører Udførslen til samtlige Lande med Undtagelse af Sverige, hvis Indførsel 147,852 T. endog er lidet større end forrige Maaned, der androg 145,868 T.

FRAGTRATETALLET FOR JULI 1927

Fragtratetallet er for Juli beregnet til 107.2, hvilket er 2½ pCt. lavere end Tallet for Juni. Nedenstaaende Oversigt viser Gennemsnits-Fragtratetallet for Jan.—Marts 1925 og Ratetallene for Juni 1926—Juli 1927.

Jan.—Marts 1925 gsnll. 100.0			
Juni 1926.....	97.2	Januar 1927.....	126.9
Juli —.....	104.4	Februar —.....	121.5
August —.....	112.8	Marts —.....	117.7
September —.....	129.8	April —.....	117.5
Oktober —.....	159.5	Maj —.....	112.3
November —.....	159.0	Juni —.....	110.0
December —.....	136.1	Juli —.....	107.2

Ligesom i forrige Maaned var der nogen Opgang i Trælastfragterne fra Østersøen, men dette blev i det samlede Resultat mere end ophævet ved Nedgang paa andre Omraader. I nogle af de andre Rater skete der dog inden Udgangen af Juli nogen Fremgang, selv om dette ikke kunde hindre, at Maanedens Gennemsnit for paagældende Rate blev lavere end Gennemsnittet for Juni.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Skibsfarten paa Rotterdam har i den forløbne Maaned været bedre end i Juni Maaned d. A., selv om der er indgaaet betydeligt mindre Tonnage end sidste Aar. Navnlig udviser Ertstilførslen gunstige Tal; derimod er Stykgodstrafikken stadig utilfredsstillende.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning:

	Juli 1927	Juli 1926	Juni 1927
Ialt ankommet	919	676	867
Ialt udgaaet	788	1,265	735
Ankommet med Stykgods..	519	468	507
Udgaaet med Stykgods....	531	540	500
Udgaaet med Kul	219	675	224

Fra Nordeuropa ankom 490,000 Tons Erts, fra Canada 60,000 Tons og fra andre Lande 540,000 Tons, hvilket betegner en Rekord i Havnens Historie.

Af Korn i Bulkladninger ankom 290,000 Tons, hvoraf 71,000 Tons fra Nordamerika og 200,000 Tons fra Sydamerika. Samtidig tilførtes 700,000 Sække Korn. Tilførslen af mineralisk Olie androg 80,000 Tons.

Bomuldstilførslen udgjorde 9364 bales, hvoraf 6384 fra Nordamerika og 2095 fra Indien. Forraadet udgjorde ved Maanedens Slutning 11,791 bales.

TONNAGEAFGIFTEN I KINA

Den nationalistiske Regering i Nanking har iflg. Indberetning fra den danske Legation i Peking besluttet at forhøje den hidtil gældende Tonnageafgift med 50 pCt. fra den 11. Juli d. A. Da en saadan Forhøjelse uden Magternes Samtykke er stridende mod de gældende Traktater, har de udenlandske diplomatiske Repræsentanter ved et Møde besluttet at instruere Konsulerne i Shanghai om overfor den derværende nationalistiske Commission for udenlandske Affærer at protestere mod Forhøjelsen. Den amerikanske Gesandt, der havde forelagt sin Regering dette Spørgsmaal i Forbindelse med hele det af den nationalistiske Regering fornylig promulgerede Skattelovsystem, saa sig imidlertid ikke i Stand til at deltage i en saadan Protest, førend han havde modtaget Instruktion fra sin Regering. Der var iøvrigt Enstemmighed om at indsende individuelle men identiske Protester, men af Hensyn til Amerikas Stilling i Øjeblikket, henstillede man til Konsulerne, dersom Forholdene tillod det, at vente et Par Dage med at indgive Protesten. Toldvæsenets Regnskaber udviser, at Tonnageafgiften for danske Skibe i 1925 for en samlet Tonnage af 556,592 Tons udgjorde 30,922 H.K. Tls. (1 H.K. Tls. = \$ mex 1.50).

Efter senere indløbne Meddelelser, har Nanking Regeringen fra den 9. August d. A. nedsat Tillægsafgiften til 25 pCt. af den forud for 11. Juli d. A. gældende Tonnageafgift.

DØDSFALD

Lørdag 6. ds. er Kaptajn N. H. Anthonisen, Esbjerg, lafgaaet ved Døden i sit Hjem efter et længere Sygeleje. Afdøde var født i Sønderho paa Fanø den 2. Maj 1849 og blev saaledes 78 Aar gl. I en ret ung Alder blev han Skibsfører paa mindre Skibe, senere hen blev han Fører af Barken »Birgitte Gøe«, og i 1891 overtog han Stillingen som Fører af »Fanøfærgen« og flyttede fra Fanø til Esbjerg. Efter 7 Aars Virken som Fører paa Esbjerg-Fanø Ruten overtog han Stillingen som Repræsentant for »Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug«, og fortsatte sit Arbejde for denne Forsikring lige til sin Død. Han var afholdt i vide Kredse og har i flere Aar siddet i Søretten i Esbjerg. Hans Hustru overlever ham. Han blev begravet i Esbjerg under stor Deltagelse.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden.

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Tons Netto	-Med Ladning	i Ballast
U. S. A.	18	70,107	18	1
Belgien	6	5,118	3	3
Brasilien	3	12,635	3	
Czekoslovakiet ...	1	3,527	2	
Danzig	3	6,844	2	1
Danmark	14	16,731	8	3
Tyskland	203	301,927	178	46
Estland	1	798		
Finland	9	8,925	5	2
Frankrig	74	90,223	69	13
Grækenland	11	26,445	2	9
Storbritannien ...	233	370,212	155	65
Italien	65	169,034	56	5
Japan	7	35,621	4	1
Lettland	3	2,488	4	1
Nederlandene ...	264	431,119	184	61
Norge	67	117,459	36	26
Portugal	4	6,872	1	4
Rusland	4	8,566	4	
Spanien	28	65,560	8	18
Sydsлавien	2	3,897		1
Sverige	77	83,496	51	21
Ialt....	1,097	1,837,604	793	281

Ialt udgaaet i Juli Maaned d. A. 1074 Skibe med 4,982,427 m³.

SALTFARTEN CADIZ—NEW FOUNDLAND

Fra Skibsfører I. C. Clausen, Fører af 3-mastet Skonnert »Albert« af Marstal, har vi modtaget nedenstaaende Indlæg angaaende Saltfarten Cadiz-New Foundland, som vi herved har Fornøjelsen at offentliggøre:

I April Maaned i Aar var De saa venlig i Deres ærede Blad at optage en lille Artikel af Undertegnede vedrørende Forholdene ved Lastning af Salt her i Cadiz.

Mit Skib har nu atter været destineret til denne Havn, og da jeg denne Gang er sluppet betydeligt billigere fra mit Besøg her, vil det maaske interessere Bladets Læsere at se, at vore Rederier utvivlsomt, hvis de blot optræder maalbevidst og med tilstrækkelig Bestemthed, ved hensigtsmæssige Certepartibestemmelser vil kunne sikre sig mod den Slags Optrækkeri, der hidtil har været Kutyme her paa Pladsen.

Jeg var ogsaa denne Gang bundet til at benytte Hr. Luis Arnau som Mægler; Afskiber var det store Saltfirma Salinera Espanola S. A. — Ifølge Certepartiet skulde jeg imidlertid denne Gang for alle almindelige Klarerings- og Lastningskomkostninger kun betale samme Beløb, som Damperne plejer at betale, nemlig 2/6 pr. indlastet Ton, og derudover kun eventuelle Konsulatsgebyrer. Paa denne Maade blev de

direkte Udgifter for Lastning af mine 230 Tons Salt nu ikke fuldt 850 pesetas, medens de ved mit sidste Besøg beløb sig til omtrent 1350 pesetas, hvilket altsaa vil sige en Besparelse af godt 500 pesetas eller næsten 40 pCt.

I Sandhedens Interesse maa jeg imidlertid tilføje, at Afskiberne har meddelt mig, at de denne Gang har maattet sætte Penge til paa Forretningen, og at de ikke for Fremtiden vil kunne acceptere samme Betingelser for de smaa Skibes Vedkommende, da Lodspenge, Toldklarering og enkelte andre Udgifter bliver uforholdsmæssig høje for de smaa Skibe i Forhold til den indtagne Lastekvantitet.

Hovedsagen synes imidlertid at være, at der bliver fastsat tydelige og klare Bestemmelser i Certepartierne angaaende hvormeget Skibet skal betale; selv hvis det ikke skulde lykkes at opnaa en saa fordelagtig Rate som 2/6 for de smaa Skibe, vil den dog sikkert kunne fastsættes saaledes, at Skibene ikke kommer til at betale de tidligere ublu Priser — uden at Afskiberne skal behøve at sætte Penge til, hvilket jo ikke er hverken min eller nogen Reders Mening.

Med Højagtelse

I. C. Clausen,

Fører af 3-m. Sk. »Albert« af Marstal.

"DANSK SØFARTS TIDENDE"'S FRAGTBERETNING

København, 16. August 1927.

La Plata har et Par Dage været bedre for saa igen at falde tilbage. — Størsteparten af de prompte Baade er nu sluttet, og de, som er tilbage, kan let faa 24/3 24/9, maaske mere, hvorimod Befragterne viser mindre Interesse for September eller senere Lastning. Dette Marked maa nødvendigvis fortsætte fast de første Maaneder fremover, fordi den disponible Tonnage ikke er større, end Efterspørgselen kræver, og saa længe de udgaende Kulrater holdes nede i 12/- 13/-, er der vist ikke Fare for, at La Plata bliver oversvømmet med fragsøgende Tonnage. Montreal var en Overgang oppe i 13 c. Basis A/R prompt, 18½ 19 c. Sept./Oktb. til Middelhavet, men er senere gaaet ned i 12½ prompt A/R, og 16 c. Middelhavet, tidlig September. Det er ikke gode Tegn. — Nordstaterne er ogsaa et pauvert Marked, medens Cuba og tildels Gulfhavnene er fastere med stigende Tendens, og ovre i Østen lader der til at komme en mere livlig Efterspørgsel, baade for prompt Lastning og Lastning over de første 3/5 Maaneder. — Middelhavet og Nord-Østersøen er ualmindelig træge Markeder lige i Øjeblikket.

TRÆLASTMARKEDET

Raterne fra Østersøen er igen lidt trykkede, efter at en hel Del Laster er sluttet op, og af prompte Ladninger er der nu svært lidt at vælge imellem. Afskiberne er ikke saa villige til at give Ordrene ud paa Markedet, en Taktik, som ofte benyttes, naar Tonnagen tilbydes i rigelig Mængde, og Resultatet bliver gerne en midlertidig død Periode. Forhaabentlig kommer der senere saa mange flere Laster frem, og der er solgt store Kvantiteter, som helst skal afskibes inden Dækslastrestriktionerne til U. K. træder i Kraft. Helt galt kan det ikke komme til at gaa, men det er kedeligt med de ofte forekommende daarlige Perioder. Pulpwood til nordfranske Havne og Holland betaler ikke paa langt nær nok, heller ikke Props til U.K./Calais etc., og selv yderst daarlige DBB Ladninger gaar til Rater, som lige akkurat levner et beskedent Overskud, forudsat Beregningen paa Papiret slaar til. Af de sidste Dages Slutninger kan nævnes:

475 Fv. Kotka/South Aloa, 44/9d., 400 Fv. Wiborg/

Boness, 43/-, 1500 Fv. 2/3 Kotka/Björkö-Dunkirk, 37/6, 1250 Fv. Gl. Karlaby & Jacobstad/Dunkirk, 38/-, 1500 Fv. Leningrad/Rotterdam, 31/-, fri Lastning & frie Havneudg. 450 Std. Åbo/Methil, 43/9, 600 Std. Sundsvall/London, 46/-, 650 Std. S. Finland/Antwerpen, 42/-, 430 Std. Uleåborg/Vilvorde, 47/6d., 1000 Std. Trångsund/Hull, 44/-, 700 Std. Yxpila/London, 45/-, 1050 Std. Kemi & Torneå/London, 49/9d., 1000 Std. Kotka/London, 43/6d., 600 Std. Örnsköldsvik/Zaandam, Hfl. 26, 1600 Std. Kemi & Sundsvall/Alexandria, 58/6d., 1700 Std. Kemi & Wiborg/Alexandria, 57/-.

HVIDEHAVET

har taget:

1000 Std. New York, 80/-, 750 Std. Bremen, 62/-, 670 Std. Leith, 61/6d.

CANADA

1200 Std. Miramichi/W.B.E.I., 60/-.

KUL & KOKS

Der gøres meget lidt til uforandrede, lave Rater. Østkyst/Danmark faar endnu Tonnage til 5/3, 5/6d. 25/3500 Tonnere, 5/9, 6/6 15/1800 Tonnere. Koks London/danske Havne betaler ca. 7/9d. med 7/9d. 8/- fra Rotterdam, 15/1800 T., 8/9d. 1000 T., og Koks Garston/København 8/-, Glasgow/Aarhus 8/-, Wales/København-Helsingør har faaet en enkelt Baad til 5/6. — Lasterne fra Danzig betaler 6/6 7/- 2000 T., og forholdsvis mere for mindre Baade.

COASTING & BAY

helt uforandret, maaske med lidt fastere Tendens for mindre Tonnage.

MIDDELHAVET ETC.

Noteringerne afviger ikke fra sidste Uges, men Chancerne for en Stigning er absolut tilstede, og det er en Gaade, hvorledes Rundreisen kan balancere, naar der ses hen til det slette hjemgaaende Marked. Rotterdam/Øerne har faaet Baad til 8/10½, og Vestitalien 8/3, 4300 T. — Hjemgaaende noteres bl. a.: Sfax/Ipswich 9/- 9/6., Dunkirk 6/6, Danzig 8/6, Tunis/Swansea 9/6, Tyne 9/6, Rotterdam 7/-, Danzig 8/6, Philippeville/London, Byg, 10/6, Algiers/skotske Hav-

K I E L - K A N A L E N

Styrelsen for Kiel-Kanalen har under 29. f. M. udstedt en Bekendtgørelse om Ændringer i Driftsordningen for Kanalen.

Ændringerne gaar, efter hvad det danske Generalkonsulat i Hamburg meddeler, ud paa følgende:

Naar den ene af de to Lystønder 22 a og 22 b paa Brunshüttelkoog Kanalred ikke er udlagt, saa viser de til Tønden hørende Lysmaster rødt Lys; naar Fyret i den ene af Tønderne er slukket, men Tønden dog ikke inddraget, viser den øverste af de to Tønder hørende Lysmaster to røde Lys og den nederste et rødt Lys. »Betriebsordnungen«s § 35, Punkt 5, der omfatter Overhalingen af Slæbetransporter i Kanalen, faar følgende Ordlyd: »Slæbetransporter, saafremt det ikke er Vigeslæbetransporter, maa overhale hinanden paa Strækningen. Slæbetransporter paa indtil 150 Br. Reg. T. med Lægtene, hvis Størrelse en-

keltvis eller samlet ikke overstiger 600 Br. Reg. T. og hvis Dybgaende ikke overstiger 3.1 Meter, maa overhale Vigeslæbetransporter og ogsaa overhales af disse. § 45, Punkt 1, har faaet følgende Ordlyd: »Hvis et Skib sidder fast eller er ude af Stand til at manøvrere, skal det — indtil det viser henholdsvis de to sorte Kugler og de to røde Lanterner — i Henhold til Artikel 4 i »Seestrassenordnung« — til Stadhed give 1 lang og 4 korte Toner med Dampfløjten eller Sirenen. Har et Skib lidt Havari eller Maskinskade og straks maa stoppe, skal det kun give det nævnte Lydsignal.«

Iøvrigt drejer det sig for de øvrige Ændringers Vedkommende om uvæsentlige redaktionelle Ændringer.

Ændringerne er traadt i Kraft den 6. ds.

S K I B S T R A F I K K E N P A A D A N Z I G

Antallet af de i Juli Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 707 med 337,031 N.R.T. mod 581 med 309,871 N.R.T. i Juni Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 699 med 342,223 N.R.T. mod 602 med 321,565 N.R.T. i Juni Maaned.

Af de i Juli Maaned indgaaede Skibe indgik 282 med 157,959 N.R.T. i Ballast, medens 79 Skibe med 41,896 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juli Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe androg 649 med 328,273 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 635 med 334,114 N.R.T.

Den danske Tonnage staar med 88 Skibe med 61,639 N.R.T. som Nr. 3 tæt op til Tyskland som Nr. 1 med 157 Skibe med 67,664 N.R.T. og Sverige som Nr. 2 med 123 Skibe med 67,648 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonn.
Amerika	1	3,095
Belgien	4	2,360
Danzig	170	20,693
Danmark	88	61,639
Tyskland	157	67,664
England	36	35,358
Estland	3	793
Finland	10	10,049
Frankrig	8	10,688
Grækenland	3	6,337
Holland	7	3,641
Italien	1	2,713
Letland	9	6,239
Norge	35	19,735
Østrig	2	48
Polen	48	14,439
Portugal	1	1,996
Sverige	123	67,648
Spanien	1	11,896

(Fragtmarkedet fortsat.)

ne, Esparto 17/- 17/6, Spanien/U. K. Cont. Frugt 22/6, Cyprus/Hull-Leith-Liverpool 21/—22/-, Lagos/Aarhus & København, Jordnødder 22/6. Grækenland/U. K. 15/-, frie Udgifter Lasteplads.

S O R T E H A V E T

har ingen Efterspørgsel, og Donau/B.H. range er gjort til 16/-.

N O R D - S T A T E R N E / G U L F E N / C A N A D A E T C .

Kainit, Antwerpen/Nord- el. Sydstatene indikerer en 6d. højere, og for Hamburg Lastning faas 10/20 cents mere. Cement kan faas til Nordstaterne, Miami & vestindiske Havne, Antwerpen & Aalborg Lastning, og diverse Ladninger, Kridt, China Clay o. s. v. offereres, men der er ikke meget i noget af det. Ud fra Montreal er opnaaet 13 c. til A/R pt. og 14½ Sept./Oktb. med 18½/19 c. til Middelhavet pr. Sept./Oktb. — Medens dette skrives rapporteres, at dette Marked er svagere.

Kul Hampton Roads/Vestitalien er helt nede i \$2, Santos \$3.40, Rosario \$3.65. — Sukker fra Cuba til U.K. Cont. er gjort til 16/6 à 16/9, og 17/—17/6 burde blive næste Chifre. Gulfen har ret god Efterspørgsel, men der er ikke Antydning af Fremgang i Raterne, og Oljekager herfra til Danmark pr. tidlig September skal være gjort til \$6.25. — Korn fra Vestkysten pr. Oktober/November er mindst værd 33/9.

S y d a m e r i k a

De udgaaende Kulordrer sluttet desværre endnu til

rent meningsløse Rater. Sidst er betalt 12/- Montevideo, 12/6 La Plata, 13/3 Bahia Blanca, 14/- fuel Buenos Aires, 12/9 fuel Rio. Gadesten fra Lysekil til Rosario noteres til 17/6 og Cement Limhamn/Santa Fé 20/- 21/. Som nævnt skifter det hjemgaaende Marked hyppigt Karakter. Lige i Øjeblikket er Markedet meget fast for August Tonnage og en Smule svagere for September og senere. Der er betalt 24/9 San Lorenzo/U.K. Cont. prompt, og 24/- September, samt fra Santa Fé til Antwerpen/Rotterdam 26/- prompt, 25/- September.

Chile er repræsenteret med en enkelt Slutning pr. December til 29/-, Basis Bordeaux/Hamburg.

Ø S T E N

Efter længere Tids Uvirksomhed rapporteres sluttet Vestaustralien/Alexandria 36/-, 1/15. Sept. Vladivostock har igen betalt 33/9 til Rotterdam/Hamburg, December, og fra Madras er gjort enkelte Forretninger over December/Februar, Basis 33/9d.

S Y D A F R I K A

har taget en hel Del Majsbaade, Basis 23/6, Sept./Oktb., og en enkelt pr. August à 25/-.

T I M E - C H A R T E R

Det vestindiske Marked er lidt bedre. 4400 Td., 1 Rundrejse er sluttet til \$1.10, 5000 T., 3/5 Mdr. \$1.17½.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Pesten paa Ransholm

Der er nu ialt 5 af den til Gäfle indkomne Dampers »Ransholm«s Besætning angrebet af Pest, og Tilstanden er for en af Patienternes Vedkommende saa kritisk, at de stedlige Læger udtaler, at der er meget lidt Haab om at redde hans Liv.

Prøvetur

Fra B. & W.s Strandgade-Værft foretoges Tirsdag Prøvetur med en ny Dampers, »Aslaug«, der er bygget til Dampskibsselskabet Torm. Det nye Skib er af samme Størrelse som de i de senere Aar af Rederiet anskaffede, nemlig 2400 Tons d.w. Længden er 250 Fod, Bredden 38,6 og Dybden 17,6 Fod. »Aslaug« er bygget til »British Corporation«s højeste Klasse med Isforstærkninger. Maskineriet bestaar af en Triple-Ekspansionsmaskine af »Flydedokken«s Type paa 800 I.H.K., der er beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 9 Knob.

Efter Prøveturen i Sundet tiltraadte »Aslaug« med Kaptajn H. Jensen som Fører sin første Rejse til Finland for at laste Træ til England.

Færge til England

Ingeniør V. E. Lundsfryd gør sig i Teknisk Forenings Tidsskrift til Talsmand for Etablering af en Fægeforbindelse mellem Esbjerg og Harwich. Han anbefaler Færger med 19 Knobs Fart, der kan medtage ca. 50 Jernbanevogne og indtil 300 Kahytspassagerer.

Observeret Mine

Det forenede Dampskibsselskabs Dampers »Svanholm«

rappporterer, at Skibet den 9. August paa 58 Gr. 22 Min. nordlig Br. og 3 Gr. 5 Min. østlig Lgd., har passeret en drivende Hornmine.

»Elnora«s Forlis

Besætningen fra den norske Motorskonnert »Elnora«, som kæntrede i Kallegat, blev bjærget af en svensk Dampers og ført til København, har afgivet Søforklaring i Trondhjem. 2 Mand omkom som bekendt, medens 5 Mand i over 6 Timer holdt sig oppe ved Hjælp af flydende Vrag-gods.

Søretten udtaler, at Kæntringen skyldes uforsvarlig Lastning. Skibet havde i to danske Provinshavne indtaget 254 Tons Blikaffald i Lasten og i København 86 Tons paa Dækket. Endvidere var Styrbords Tanken fyldt med Olie. Belastningen i Forbindelse med Dækslasten har været den egentlige Aarsag til Ulykken.

Retten vil senere tage Bestemmelse om, hvorvidt der skal rejses Tiltale mod Kaptajnen for uagtsom Lastning af Skibet.

Ny Udvandrer-Linje til Sydamerika

Cunard-Linien har tilbudt den jugoslaviske Regering at deltage i Oprettelsen af et jugoslavisk Dampskibsselskab til Betjening af Forbindelsen mellem Jugoslavien og Sydamerika. Aktiekapitalen skal være ¼ Million Pund, hvoraf Jugoslavien overlager Halvparten og Cunard-Linie Resten. Trafikministeren i Belgrad har imidlertid fremsat et andet Forslag, som hverken indeholder Statsgaranti for Renter og Afskrivninger eller det af Cunard-Line fordrede Monopol paa Transport af Udvandrere. Dette Forslag skal Cunard-Linien være gaaet ind paa, hvorefter det skal behandles i et Ministerraad.

POSITIONSLISTE PR. 15. AUGUST 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, ank. Kbhvn. 15.8.
s.s. Aalborgus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen, pass. Lødingen 12.8. p. R. t. Archangel.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Esbjerg 15.8.
s.s. Alfred Hage, ank. Wasa 10.8.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Tunis 15.8. til Marseille.
s.s. Amalienborg, Sørensen, pass. St. Vincent 11.8.
m.s. Annam, Wolff Jørgensen, pass. Ushant 8.8. p. R. t. Sydney.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Madeira 12.8. til Kbhvn.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Bahia Blanca 30.7.
s.s. Arkansas, Henriksen, afg. Boston 12.8. til Philadelphia.
m.s. Asia, Andersen, afg. Aden 12.8. til Singapore.
s.s. Askø, Hjorth, afg. London 13.8. til Granton.
m.s. Astoria, Beldring, ank. Vancouver 11.8.
s.s. Astrid, Bjarke, pass. Dragør 14.8. p. R. t. Ghent.
m.s. Australien, Christensen, ank. Sydney 15.8.
s.s. Azel, Kanstrup, pass. Reykjavik 12.8. p. R. t. Ivigtut.

B

s.s. Beira, oplagt.
s.s. Bellona, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. Benedikt, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
s.s. Bergenhus, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Birgit, Bang, ank. Blyth 13.6.
s.s. Birte, Christensen, ank. Makslahti 14.8.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade, 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

s.s. Bjarke, Petersen, ank. Horsens 13.8.
s.s. Bogø, Rasmussen, ank. København 14.8.
s.s. Bolivia, Prah, ank. Thevenard 20.7.
s.s. Bornholm, Svarre Nielsen, ank. Wiborg 8.8.
s.s. Bothal, Larsen, ank. Danzig 14.8.
s.s. Botnia, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Sunderland 13.8.
s.s. Brasilien, Brocks, i Dok i Helsingør.
s.s. Brattingsborg, Christensen, pass. Lødingen 14.8.
s.s. Bretagne, Hartman, ank. Råfsø 8.8.
s.s. Brettland, Hansen, ank. Kbhvn. 13.8.
s.s. Broholm, Mikkelsen, afg. Swansea 15.8. til Kbhvn.
s.s. Brynhild, Huus, ank. Makslahti 8.8.
s.s. Børglum, Lund, afg. Corpus Christi 13.8.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. California, Pedersen, afg. Cardiff 11.8. til Bahia Blanca.
s.s. Charkow, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. Chile, Mauritzen, pass. Colon 13.8. p. R. t. San Pedro.
s.s. Chr. I. Kampmann, afg. Wiborg 14.8.
s.s. Christiansborg, Lund, pass. Buenos Aires 13.8.
s.s. Cimbria, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. Clara, Nielsen, ank. Riga 15.4.
s.s. Cyril, Duhn, ank. Nantes 11.8.

D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Rosenhøj Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. Dan, Mortensen, ank. Vestafrika 4.8.
s.s. Danefelt, Voss, ank. Danzig 14.8.
s.s. Danevirke, Stage, ank. Danzig 11.8.
s.s. Dania, Bencke, afg. Houston 2.8. til Esbjerg.
m.s. Danmark, Knudsen, ank. Hongkong 15.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. August 1927.

London	18,14 ¹ / ₂	Madrid	63,15
New York	374,00	Amsterdam	149,90
Berlin	88,85	Stockholm	100,25
Paris	14,80	Oslo	97,10
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,10	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frs.

s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Colon Panama 11.8.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 14.8.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-
 Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Jakobstod 13.8.
 s.s. *Ebro*, Ankersø, oplagt.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, i Dok i Frederikshavn siden 11.8.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Uleåborg Distr. 10.8.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Yxpila 9.8.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 10.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kemi 10.8.
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. Immingham 13.8. til Yxpila.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, pass. Kielkanalen 12.8. p. R. t. Sundsvall.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Hernøsand 14.8.
 s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Rotterdam 15.8.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Holland 10.8.
 s.s. *Esbjerg*, Kjær, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Borch Clausen, afg. Archangel 13.8. til Barry.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Wiborg 10.8.
 s.s. *Estonia*, Skjoldam, afg. New York 9.8. til Kbhvn.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hamburg 13.8.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Kbhvn. 12.8. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, afg. Danzig 15.8.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Export.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Malta 12.8. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Oslo 13.8.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Riga 14.8.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, pass. Brunsbüttel 11.8.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Laguaira 11.8.

s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 10.8. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Danzig 13.8. til London.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 13.8.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Swansea 12.8. til Stockholm.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Frederikshavn 15.8.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 15.8.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Riga 11.8.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. London 10.8.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Port La Plata 9.8.
 s.s. *Hans Tausen*, pass. Hollenau 12.8.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Calais 13.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 13.8. til New York.
 s.s. *Henry B.*, Jørgensen, ank. Leningrad 16.8.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Penarth 14.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 13.8. til Manchester.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Horsens 15.8. til Nakskov.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Trångsund 9.8.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Portland Ore 11.8.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Amsterdam 9.8.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Svendborg 16.8.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Montreal 11.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Trångsund 5.8.
 m.s. *Java*, Hjernuin, afg. Singapore 8.8. til Haiphong.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Cienfuegos 8.8.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Yxpila 13.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Bermudas 26.7.

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, Løfteevne 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.

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADEN 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
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

s.s. *Jungshoved*, Bergcholt, ank. Havana 13.8.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Port Said 14.8. til London.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Horsens 11.8.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Kalø*, Andersen, ank. Hull 6.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 13.8.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Fayal 11.8.
 s.s. *Kina*, Broner, ank. Dahar 14.8.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Newcastle 12.8. til Aalborg.
 s.s. *Koldinghus*, Clausen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Martinsen, afg. Archangel 12.8.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Madeira 9.8. p. R. t. Caleta Coloso.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Nakskov 11.8.
 s.s. *Lars Kruse*, pass. København 12.8.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Hull 15.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Kbhvn. 12.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Danzig 13.8.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 14.8. p. R. t. Portland.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 10.8. til Skandinavien.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Ankersen, afg. La Pallice 12.8. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Guardafui 9.8. p. R. t. Suez.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Wasklot 12.8. til London.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Danzig 9.8.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Dunkirk 8.8.
 s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Kieleskanalen 15.8. p. R. t. Råfsø.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Swansea 29.7. til Buenos Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Beaumont 5.8. f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Antwerpen 11.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Livorno 13.8. til Neapel.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Piteå 4.8.
 s.s. *N. F. Højding*, ank. Kotka 15.8.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Fremantle 1.8.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Vaksdal 14.8.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Sydney C. B. 8.8.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Maksihti 12.8. til Rouen.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Raaschou, ank. Aabenraa 14.8.
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Kbhvn. 12.8. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Halifax 14.8. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, pass. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *P. N. Dam*, ank. Finland 4.8.
 m.s. *Panama*, Vøring, afg. San Francisco 12.8. til Portland.
 s.s. *Parana*, Lund, ank. Charleston 10.8.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Timecharter.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Fremantle 2.8.
 s.s. *Phania*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. London 13.8. til Hartlepool.
 s.s. *Polonia*, Topp, afg. Port Said 14.8. til Alexandria.

s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Huusum, ank. Bolka 14.8.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Archangel 12.8.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Vejle 15.8. til Frederikshavn.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Nyborg 12.8. til New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Rouen 13.8.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Reval 16.8. til Kbhvn.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 6.8.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Port Ludlow 10.8.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Haderslev 15.8. til Aarhus.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Hull 2.8.
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Helsingør 12.8. til Køpmannsholmen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Yxpila 13.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Jacobstad 10.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 15.8.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Lappvik 12.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Danzig 12.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Odense 13.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 4.8.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 2.8.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Timecharter.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Odense 11.8.
 s.s. *Swava*, Bastholm, afg. Nakskov 15.8. til Køpmannsholmen.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Wiborg 9.8.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. West Hartlepool 10.8.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sharpness 27.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. London 15.8.
 s.s. *Taarnborg*, Rasmussen, ank. Danzig 7.8.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 12.8.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Olympia Wash 13.8.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Charleston 9.8.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 13.8. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oporto 14.8. til Kbhvn.
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Antwerpen 9.8.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kotka 9.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 14.8.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 11.8.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Koivisto 13.8.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Helsingør 22.7.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 13.8.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Philadelphia 27.7. til Swansea, pass. Cardiff.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Kotka 8.8.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, pass. Kbhvn. 12.8.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 15.8.
 s.s. *Vidar*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, pass. Key West 12.8. p. R. t. Dublin.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 5.8.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 10.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Archangel 7.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontore

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON
GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILLALER:
69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
» York House 37, St.
Mary Ann London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street Sheffield

J. A. FINZI & YOUNG
8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

KRUSE & BLEICHWEHL
SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.
SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

INTERNATIONAL STEVEDORING
ALFRED MUNTE
HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TILBUD-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

E. VON MEHREN & CO.
GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

HANS VOSS
SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"
TELEFON: 79

FRITHJOF L. PETERSEN
(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)
GLASGOW
90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

BALTISCHES FRACHTKONTOR
AKTIESELSKAB
BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE
DANZIG

Telegram Adr.: »Aagire · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Ros.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF NEWPORT BARRY AVONMOUTH
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway. Eastern Dry Dock. Commercial Dry Dock. Commercial Dry Dock.

Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

WIESE & CO., LISSABON
Telegram-Adr.: WIESECO
AGENCIA MARITIMA LTD., FARO
Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL
SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.
Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDSELSOLIE



FRIHAVNEN·KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
!!!
ØSTERSØEN & NORDEN

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegrejer

*Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse tll*

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N.V. 9.

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDRLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSCRIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert»
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambros»
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	} »Lambert»
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} »Lambros»
Immingham, Dock Offices	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Code: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

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

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House» 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 35

FREDAG 26. AUGUST 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

SØFYRBØDERNE

Søfyrbøderne har nylig afholdt en Kongres, paa hvilken der blev vedtaget en Resolution, hvori man bl. a. udtalte Ønsket om at komme bort fra Pristallet, der betegnedes som en forældet Form for Fastsættelse af Lønvilkaar. Desuden protesteredes der imod »en Arbejdstid, der har længere Varighed end Arbejdstiden for de øvrige Arbejdere«. Man sluttede sig til Kravet om en 48 Timers Arbejdsuge for Søens Arbejdere og erklærede sig parat til med hele Organisationens Styrke at deltage i en international Kamp for det Program, den internationale Transport Føderation havde opstillet, hvis en saadan Kamp skulde blive nødvendig.

Et Forslag om at sammenslutte Fyrbøderforbundet med Sømændenes Forbund henvistes til et Udvalg.

Vi bragte i vort No. 32 af den 5. ds. under »Uge til Uge« en Artikel om Lønningerne om Bord, hvori vi af en af det amerikanske Handelsministeriums Søfartskontor udarbejdet Statistik over Lønningerne om Bord i Skibe af de forskellige Nationer paaviste, at Lønningerne i de danske Skibe var højere, og i de fleste Tilfælde betydeligt højere, end i nogen anden europæisk Nations Skibe.

Naar Forholdet er saaledes, undrer det os at se, at Søfyrbøderne har vedtaget en Resolution som den ovenstaaende, da man vel med Sikkerhed kan gaa ud fra, at de ikke samtidig med at kræve en 48 Timers Arbejdsuge vil være villige til at gaa ned i Lønning med et tilsvarende Beløb.

Naar danske Redere under de nuværende Forhold har den største Vanskelighed ved at holde deres Skibe i Fart, grundet paa de store Driftsomkostninger, er det givet, at en Imødekommen af Kravet om en 48 Timers Arbejdsuge yderligere vil forøge Vanskelighederne og resultere i, at en Del Skibe maa lægge op. Buen kan spændes saa haardt, at den brister.

DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet »Det dansk-norske Dampskibsselskab« er det vedtaget eventuelt at lade Selskabet opkøbe ca. 900,000 Kr. egne Aktier til en Kurs af 60 pCt., saaledes at disse Aktier derefter annulleres.

Bestyrelsen agter derhos i nær Fremtid at indkalde en ekstraordinær Generalforsamling til Behandling af et Rekonstruktionsforslag, gaaende ud paa Nedskrivning af den resterende Aktiekapital til Halvdelen af dens Paalydende mod Udbetaling af 25 pCt. til Aktionærerne.

Ved den paatænkte Rekonstruktion vil det blive muligt at foretage saadanne Afskrivninger i Selskabet, at dette vil kunne føres videre paa Grundlag af en Aktiekapital, der svarer til Selskabets Aktiver.

Bestyrelsen vil ved Bekendtgørelse anmode Aktionærer, som maatte ønske at sælge deres Aktier til ovennævnte Kurs, om snarest at give Meddelelse herom til Selskabets Kontor, hvor Rekonstruktionsforslaget vil ligge til Eftersyn for Aktionærer.

»Dansk-norsk Dampskibsselskab« har for Tiden en Aktiekapital paa 1,700,000 Kr., og dets Tonnage bestaar nu kun af én Damper, »Bjarke«, en Baad paa 1318 Brutto-Tons, bygget i Malmø i 1919, idet Selskabets to andre Baade »Aladdin« og »Hamlet« er solgt for ikke lang Tid siden. Som bekendt har der været en Del Uro om Selskabet, hvor en Aktionærgruppe — repræsenteret i Bestyrelsen af Overretssagfører *Junglöv* — var stemt for at likvidere Selskabet, medens den korresponderende Reder, Direktør *R. A. Robbert* og hans Gruppe ønskede at fortsætte. De senere Aars Generalforsamlinger har, som vi tidligere har haft Lejlighed til at konstatere her i Bladet, været ret bevægede, og den sidste Tids Tonnage-Salg syntes at tyde paa, at Likvidations-Ønskerne havde Overmagten. Den ovenfor omtalte Rekonstruktions- og Kapitalnedskrivnings-Plan viser jo imidlertid i en anden Retning.

Det maa da haabes, at den Gruppe, der hidtil har været stemt for Selskabets Likvidation, efter ved Nyordningen at være bleven udløst paa en for dem tilfredsstillende Maade, vil trække sig tilbage og overlade Videreførelsen af Selskabet til Skibsreder *Robbert*, der har ledet Selskabet siden dets Stiftelse og har et udmærket Navn saavel i danske som i udenlandske Rederkredse. Det maa naturligvis hilses med Tilfredshed, om det lykkes at bevare Foretagendet, og naar Tiderne bliver bedre, vil der forhaabentlig for det rekonstruerede Selskab blive Lejlighed til at faa den solgte Tonnage erstattet.

SKIBSBYGNING I RUSLAND

Det første af de paa Værfterne i Leningrad under Bygning værende Skibe til Befordring af Trælast, »Kammerat Stalin«, er, efter hvad det danske Generalkonsulat i Leningrad indberetter, endelig 21 Maaneder efter Stabelafløbningen, færdigbygget.

Skibet, der maaler 3100 Tons netto, vil en af de nærmeste Dage afgaa med en Last Træ til Hull; derfra afgaar det til Arkangelsk for at deltage i Trælasttransporten fra denne Havn til England.

Ovenstaaende Meddelelse er ganske interessant, idet den viser, at der aabenbart stadig ikke er hverken Fart over eller System i Skibsbygningen i Rusland. Sovietregeringen har i de senere Aar gentagne Gange offentliggjort Programmer for Ruslands paatænkte Bygning af en Handelsflaade, men for hidtil har det været meget smaat med Resultaterne, hvilket man bedre forstaaer, naar der til Fuldendelsen af et Skib paa ca. 3000 Tons kræves en Tid af 21 Maaneder fra dets Søsætning.

FORLISSTATISTIK FOR 1926

Lloyds Register of Shipping udsendte for nylig Len Statistik over de Skibe, der i Løbet af 1926 var forlist, ophuggede eller kondemnerede. Statistikken viser en Afgang af 838 Skibe paa over 100 Tons med en samlet Tonnage af 1,343,943 Tons. Af disse Skibe var 656 med en Tonnage af 1,226,873

Tons Damp- eller Motorskibe, medens 182 med en Tonnage af 117,070 Tons var Sejlskibe. Sammenlignet med Tallene for 1925 er der en Stigning paa 246,079 Tons for Dampere og Motorskibe og en Nedgang paa 44,171 Tons for Sejlskibe, saaledes at den virkelige Stigning bliver 201,908 Tons. Opgangen skyldes dog ikke udelukkende Forlis, for Dampere og Motorskibe andrager den 100,492 Tons, men ogsaa det Faktum at den ophuggede Tonnage i 1926 androg 851,232 Tons mod 746,560 Tons i 1925.

Nedenstaaende Tabel viser Antal og Tonnage af Skibe af alle Nationer, forliste eller huggede op etc. i de sidste 10 Aar:—

Aar	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe	
	Antal	Tons Brutto	Antal	Tons Netto
1917	2,605	6,607,261	748	520,206
1918	1,294	3,332,791	325	159,919
1919	425	524,172	241	112,658
				Tons Brutto
1920	370	518,595	215	138,959
1921	344	536,537	215	137,720
1922	511	743,866	205	143,946
1923	709	1,456,870	259	259,909
1924	777	1,614,662	239	243,017
1925	553	980,794	186	161,241
1926	656	1,226,873	182	117,070

Selvfølgelig bliver en stor Del af den Tonnage, hvormed Verdenshandelsflaaden aarlig formindskes, hugget op eller kondemneret. I 1926 androg de ophuggede eller kondemnerede Dampere og Motorskibe ikke mindre end 63.3 pCt. af det samlede Tab af den Art Skibe, medens det tilsvarende Tab for Sejlskibenes Vedkommende var 44.8 pCt.

Statistikken viser, at Danmark af alle søfarende Nationer har den laveste Forlisprocent, hvilket selvfølgelig i høj Grad taler til Ære for den danske Sømandsstand, Officerer som Mandskab, samt for de danske Redere, idet det gode Resultat selvfølgelig ogsaa skyldes, at Skibene er vel vedligeholdte og forsvareligt udrustede og bemandede.

Danmarks Forlisprocent — beregnet efter Antal af Skibe — for Aaret 1926 er 0,45 af den danske Handelsflaade af Dampere og Motorskibe, svarende til et Tab af 3 Skibe til en samlet Tonnage af 771 Tons. Den næstmindste Forlisprocent for nævnte Aar — 0,57 — indehaves af Holland. Nummer tre er De Forenede Stater. Forlisprocenten, der er 0,64, repræsenterede et Tab af 20 Skibe eller 39,547 Tons. England er Nummer fire; dets Forlisprocent er 0,69, svarende til 55 Skibe til en samlet Tonnage af 111,780 Tons. Sverige og Norge kommer som Nummer fem og seks med henholdsvis 9 og 22 Skibe (10,510 og 26,410 Tons). Japan, Jordskælvenes Land, har den største Forlisprocent, nemlig 2,06, repræsenterende et Tab af 43 Skibe paa 44,576 Tons.

Beregner man Forlisprocenten efter Tonnage i Stedet for efter Antal af Skibe, er Forholdet endnu mere i Danmarks Favor, idet dets Forlisprocent da kun andrager 0.07 pCt. Fem Gange saa stor er De Forenede Staters: 0,35. Lidt større er Hollands Forlisprocent, nemlig 0,39. Sveriges Forlisprocent er mere end 11 Gange og Norges mindst 13 Gange saa stor som Danmarks.

I Modsætning til Danmark har Norge en lovfæstet Bemanningsskala. Kravet om en saadan er ogsaa blevet fremsat af forskellige af vore egne Søfartsorganisationer. Begrundelsen var, at Sikkerheden til Søs krævede denne rigoristiske Forholdsregel. Lloyds Forlisstatistik viser, hvor upaakrævet en saadan Forholdsregel er. Paa Foranledning af den socialdemokratiske Regering nedsattes i December 1925 en Kommission til Overvejelse af Regler om Skibets Bemanning.

Man har siden da ikke mærket synderligt til Kom-

missionens Arbejde, men den maa jo ogsaa, naar henses til Lloyds Statistik, siges at være ikke alene upaakrævet, men ogsaa, efter alt hvad der fra norsk Side er fremkommet om de Velsignelser, der følger med en lovfæstet Bemanningsskala, direkte skadelig, idet Nordmændene hævder, at den i væsentlig Grad hæmmer deres Konkurrenceevne overfor andre Nationers Skibe.

Skulde Kommissionen derfor aldrig naa til Vejs Ende med sit Arbejde, vil det næppe blive beklaget.

EN BRECHE I DEN PORTUGISISKE DISCRIMINATION

Forskellige europæiske Stater skal i de sidste Dage have rettet en Henvendelse til det portugisiske Udenrigsministerium i Anledning af den Discriminations-Politik, Portugal fører overfor den udenlandske Skibsfart.

Efter Forlydende skal den portugisiske Regering i den Anledning have besluttet i en nær Fremtid at udstede et Dekret omfattende en Nedsættelse af Havneafgifterne og Tilstaaelse af forskellige Lettelser for Skibe, der anløber portugisiske Havne. Til Beskyttelse af egen Skibsfart havde Portugal tidligere givet portugisiske Skibe Fortrinsret til Transport af Varer mellem Kolonihavne, medens der samtidig paalagdes fremmede Skibe store Afgifter.

De paatænkte Nedsættelser vil bl. a. omfatte én paa 10 pCt. af Fyrafgifterne og en Nedsættelse af 50 pCt. af Lodsafgiften og Kajafgiften i Lissabon for Passagerbaade og Skibe, der skal indtage Kul eller Vand. Passagerer, der i Lissabon indskiber sig til udenlandske Havne skal kun betale £ 2 i Stedet for som nu £ 6. Vareafgifterne vil ogsaa blive nedsatte, hvilket ligeledes gælder Afgifterne for Bugsering og for Benyttelse af Flydekraner.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 10 pCt.

Paa et Mandag i Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, 765,131 Kr., afskrives 140,000 Kr., henlægges til Reservefonden 150,000 Kr., henlægges til løbende Garantier 30,000 Kr. samt udbetales 10 pCt. Dividende til Aktionærerne og 16,580 Kr. til Tantiømer, medens Resten, 8551 Kr., overføres i ny Regning.

Netto-Overskudet er gaet op fra 654,000 Kr. forrige Aar til 765,000 Kr. sidste Aar, og sammenlignet med Perioden 1924—25 — da Overskudet var 445,000 Kr. — er der en Stigning næsten til det dobbelte.

Udbyttet bliver derfor ogsaa 2 pCt. højere end sidste Aar, og Henlæggelserne til Reservefonden forøges med 25,000 Kr., medens Afskrivninger og Henlæggelser til Garantier er de samme.

NY RUSSISK HAVN I DEN FINSKE BUGT

Der har i længere Tid været arbejdet paa Anlægget af en ny og vigtig russisk Havn ved Floden Lugas Udløb i den finske Bugt, og dette Arbejde staar nu, efter hvad der meddeles fra russisk Side, foran sin Afslutning.

Den nye Havn, der hedder Ust-Luga, forbindes ved en fem Kilometer lang Kanal med den finske Bugt, og af denne Kanal mangler der endnu kun ca. 400 Meter, der endnu ikke er færdige. Vandstanden i Kanalen bliver 5 m og dens Bredde 40 m.

Fire Dampere er allerede fragtede til Ust-Luga og ventes at ville ankomme mellem den 5. og den 15. September.

Havnen ventes særligt at ville faa Betydning som Tømmerudskibningshavn.

SVENSK ØSTASIATISK KOMPAGNI 20 AAR

Det er i disse Dage 20 Aar siden Svensk Østasiatisk Kompagni stiftedes, og G. H. & S. T. bringer i den Anledning en interessant Artikel om Selskabets Tilblivelse og dets Udvikling gennem de siden da forløbne Aar, af hvilken vi tillader os at gengive nedenstaaende Uddrag:

Under Sejlskibenes Glansperiode for hundrede Aar siden saa man ret ofte det svenske Flag i det fjerne Østen. De store Handelshuse i Gøteborg og Stockholm, som havde taget Arv efter det Ostindiske Kompagni, sendte af og til deres Skibe til Indien og Kina efter Kolonialvarer, og mange andre svenske Sejlskibe sejlede derud for at søge Fragt. Efterhaanden som Dampskibsfarten udvikledes, blev det svenske Flag imidlertid mere og mere trængt ud fra Oceanfarten. Sveriges Handel gik over de europæiske Størhavne, og udenlandske Rutebaade transportererede de svenske Varer til og fra de fremmede Verdensdele.

Først i Begyndelsen af dette Aarhundrede begyndte der atter at komme Liv i Sveriges Skibsfart paa Oceanerne. I 1904 aabnedes de første svenske Ruter paa Sydafrika og Sydamerika, og tre Aar efter smededes det tredje Led i Kæden, da Svensk Østasiatisk Kompagni i August 1907 aabnede sin direkte Rute paa Kina og Japan.

Planens Ophavsmand.

Planen om Oprettelse af en saadan Linc opstod hos Sveriges daværende Minister i Tokio og Peking, Kapitajn G. O. Wallenberg, der efter Krigen mellem Japan og Rusland blev klar over, at der i Østen var store Muligheder for svensk Eksport, og at en direkte Dampskibsforbindelse var Midlet til at gøre en saadan Handel frugbringende. Han undersøgte først, hvorvidt nogen større udenlandsk Linje vilde lade sine Baade anløbe Sverige i Trafikken paa Østasien. Under Forhandlingerne herom med Østasiatisk Kompagni i København, som allerede da havde skaffet Danmark en fremskudt Stilling i Østen, opstod Tanken om at danne et svensk Selskab i Samarbejde med det danske. Denne Plan fandt Støtte hos senere afdøde Skibsreder Dan Broström samt hos Bankdirektør K. A. Wallenberg, der i Foraaret 1907 var vendt tilbage fra en Rejse til Østen, som han havde foretaget sammen med Chefen for Østasiatisk Kompagni, Etatsraad H. N. Andersen, og da hans Støtte var bleven vundet, kom der Fart over Planen. Forhandlingerne med det danske Selskab førte til et heldigt Resultat, ligesom ogsaa de svenske Statsmagter hjalp med til at bringe Foretagendet i Havn. Regeringen, og navnlig Udenrigsminister Trolle, viste stor Interesse for Sagen. Han sammenkaldte ledende svenske Forretningsmænd til et Møde, og i Løbet af kort Tid var den nødvendige Aktiekapital, 2 Millioner Kr., tegnet. Rigsdagen bevilgede først et Beløb af 1,850,000 Kr., svarende til fem Aars Udgifter for Selskabets Dampere i Suezkanalen og derefter et Rederilaan paa 2 Millioner Kr. til Anskaffelse af fire moderne Dampere. Den 15. Juni 1907 stiftedes Selskabet, og Resultatet af de første fem Aars Drift var saa godt, at Rederiet kunde betale ca. $\frac{2}{3}$ af Subventionsbeløbet eller ca. 1,34 Millioner Kr. tilbage.

DET NYE TANK-MOTORSKIB
TIL »MYREN«

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri foretoges Mandag en vellykket Prøvetur med Dieselmotortankskibet »Christian«, bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet »Myren«, her.

Anskaffelsen af Tonnage.

Det første, Rederiet maatte foretage sig, var at skaffe sig Tonnage. Af det danske Selskab købte det én for denne Fart bygget Damper, »Nikobar« paa 6,100 Tons, der kun var nogle Maaneder gammel, og som under svensk Flag fik Navnet »Canton«. Planen var, at fire danske og fire svenske Dampere skulde opretholde en 3-ugentlig Forbindelse med Østen. I 1908 byggedes i København Damperen »Peking«, et Søsterskib til »Canton«, og samme Aar leveredes fra Sunderland Damperen »Yeddo« paa 6,700 Tons og i Marts 1909 fra Newcastle »Nippon« paa 7,000 Tons. Trafikken voksede imidlertid saa stærkt, at Selskabet allerede i 1910 maatte bestille yderligere to Dampere, og det følgende Aar modtoges fra Newcastle Damperne »Ceylon« og »Japan« paa 9,000 Tons hver, og i 1913 sluttedes der Kontrakt om en ny Damper, der byggedes i Hull, Damperen »Sumatra« paa 9,300 Tons, som afleveredes i Oktober 1914.

Udviklingen.

I Selskabets første Driftsaar afskibedes der fra svenske og norske Havne til Kina og Japan kun ca. 7,800 Tons og i Aaret 1909 ialt 24,000 Tons. I de følgende Aar forøgedes de afskibede Godsmængder lidt efter lidt, saaledes at der i 1913 transporteredes 90,500 Tons. I Krigsaarene varierede Varemængderne en Del. I 1915 androg de over 100,000 Tons, det følgende Aar gik de ned til 85,000 Tons, og nu bevæger Tallet sig omkring 100,000 Tons aarligt.

Allerede før Krigen havde man undersøgt Betingelserne for en direkte Forbindelse med Indien. Der indleddedes Forhandlinger om Samarbejde med den norske Afrika- og Australie Linje, Hansa Linjen i Bremen og Wilson Linjen i Hull, der hidtil havde besørget Hovedmassen af Godstrafikken mellem Skandinavien og Indien. I Begyndelsen af 1914 oprettedes den nye Linje til Indien, der ligesom Linjen til Kina og Japan har udviklet sig paa en meget tilfredsstillende Maade.

Under Krigen skete der en Del Forandringer i Selskabets Flaade. Damperen »Canton« bortbyttedes i 1916 med Svenska Amerika Mexico Linjens Damper »New Sweden« paa 10,000 Tons. Allerede i 1918 mistede Selskabet imidlertid denne Baad, der blev sænket af en Undervandsbaad i Middelhavet. Damperen »Peking« brændte i 1917 i Port Said. Skibet blev repareret, men forliste nogle Aar efter i det Kinesiske Hav. Under Krigen maatte der anskaffes en Del Kompensationstonnage, men disse mindre Skibe er efterhaanden atter blevet solgt. I Stedet for fortsatte man efter Krigen med at forøge Selskabets Flaade med store, moderne Skibe, saaledes at det nu raader over et Dusin Skibe med en samlet Tonnage paa henvend 100,000 Tons.

I Samarbejde med Det Østasiatiske Kompagni og Norsk Amerika Australie Linjen er der Baad til Kina og Japan tre Gange om Maaneden og i Samarbejde med den sidstnævnte Linje henvend en Snes Baade aarlig til Indien. Selskabets Aktiekapital er nu 16 Millioner Kr., og dets Flaade var ved Aarsskiftet bogført til en Værdi af 30 Millioner Kr.

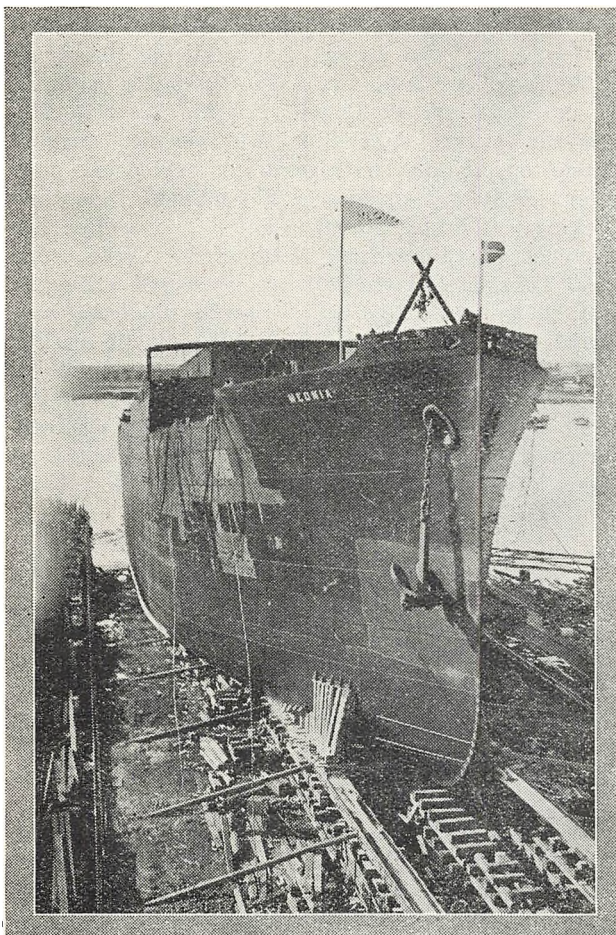
Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse. Dets Hoveddimensioner er følgende:
470' 0" × 64' 0" × 35' 0" og Bæreevnen er 13,100 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 3800 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

MOTORSKIBET »MEONIA«

O nsdag den 17. August Kl. 4 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 30, Motorskibet »Meonia«,



bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, af Stabelen.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne ... 405' 0"
 Bredder paa Spant 54' 3"
 Dybde til Hoveddæk 36' 0"
 Lasteevne ca. 7,500 Ts. dw.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse som aaben Shelterdækker, med Bak og Bro samt med Husc midtskibs og agter.

Det indrettes med 5 Luger, 4 Master og 4 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 2 — 3 Tons, 12 — 5 Tons, 1 — 15 Tons og 1 — 40 Tons Løfteevne; 14 Stk. elektriske Spil, hvoraf 8 — 3 Tons, 4 — 5 Tons og 2 — 7 Tons, 1 elektrisk 5 Tons Varpespil og elektrisk Ankerspil fra Thomas B. Thrige, Odense. Den elektriske Styremaskine leveres af John Hastie & Co., Greenock.

Skibet, der er et Søsterskib til m.s. »Lalandia«, der blev afleveret i April Maaned i Aar, er bestemt for Kompagniets Bangkok Rute, og vil blive indrettet med Plads for 38 Passagerer i særlig smukt indrettede Kabinetter med Bad og W.C. — Paa Hoveddækket bliver en stor Spisesalon, medens Rygesalonen indbygges paa Baaddækket.

Maskineriet bestaar af 2 — 4 Takts Dieselmotorer paa tilsammen 5,000 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 13 Knob i lastet Tilstand.

Efter Afløbningen, der forløb smukt, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen den 1. November.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Lastmotorskib til Dampskibsselskabet »Orient«.

SHIPPING-SKOLEN

S om i sin Tid omtalt her i Bladet besluttede Købmandsskolen sig for et Par Aar siden til at oprette en Shipping-Skole for Medhjælpere paa Rederi- og Skibsfartskontorer. Undervisningen her vil, efter hvad vi erfarer, i Aar blive ført igennem saaledes, at der kan afsluttes med en Afgangsprøve.

Med Hensyn til Programmet for Skolen henvises til nedenstaaende Meddelelse:

Shipping-Skolen, som Købmandsskolen har oprettet for Medhjælpere i Rederi-, Skibsmægler- og andre Skibsfartskontorer, bliver i det Undervisningsaar, der begynder til 1. September, ført igennem, saa dens Undervisning for første Gang kan afsluttes med en Afgangsprøve.

Skolen er toaarig, og der undervises efter følgende Plan:

Klasse I: Fragtregning 2 Timer ugentlig. Engelsk 4 Timer ugentlig.

Klasse II: Søret 2 Timer ugentlig. Engelsk 4 Timer ugentlig.

Forudsætningen for Optagelse i Shipping-Skolen er Realeksamen eller tilsvarende Kundskaber.

I Engelsk vil der foruden Færdighed i at skrive og tale Sproget blive lagt Vægt paa Indøvelsen af den Korrespondance, Skibsfarten særlig har Brug for. Fragtregning vil blive gennemgaaet efter V. Th. Sass, Lærebog i Shipping-Regning, og i Søret vil navnlig Befragtning, almindelig Certeparti- og Konnosement-klausuler samt Havaribegrebet blive behandlet.

DØDSFALD

Navigationsbestyrer Hjelm paa Bogø er for nogle Dage siden afgaaet ved Døden. Det var en Lungebetændelse, der gjorde en Ende paa den ellers saa

kraftige Mands Liv, og han blev kun 61 Aar gammel.

H. P. Hjelm kom i 1902 fra Frederikshavn Fiskeriskipperskole til Bogø, og Aaret efter blev han Bestyrer. I sin lange Funktionstid kom H. P. Hjelm i Berøring med mange af Søens Mænd, der alle med Taknemlighed vil mindes deres gamle Forstander, som havde en sjælden Evne til at gøre sig gode Venner med sine Elever.

POLSKE KUL OVER GDYNIA

I Juli Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 76,840.5 T. Kul fra Gdynias Havn mod 65,579 T. i Juni Maaned.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

Sverige	44,075.5 T.
Danmark	28,260.0 »
Norge	2,200.0 »
Finland	1,500.0 »
Letland	805.0 »
	<hr/>
	76,840.5 T.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIAS HAVN

Ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i Juli Maaned 44 Skibe med 42,993 N.R.T. mod 37 Skibe med 29,158 N.R.T. i Juni Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 11 Skibe med 10,528 N.R.T. dansk Flag.

Samtlige Skibe indløb i Ballast med Undtagelse af 3 Skibe, der indgik med tilsammen 810 Passagerer fra Le Havre og udgik med 996 Passagerer til samme Havn. Samtlige Skibe udgik med Kulladning.

SUNDHEDSPAS I U. S. A. HAVNE

De Forenede Staters Finansdepartement har under 24. Juni udstedt en Forordning angaaende Fortolkningen af de gældende Bestemmelser om Sundhedspas for Skibe ankomende til U. S. A. fra udenlandske Havne eller fra Havne i Staternes Kolonier eller Protektorater. Forordningen har følgende Ordlyd:—

Til Karantænemyndigheder, Toldmyndigheder og andre Interesserede

Føreren af et hvilket som helst Skib eller Luftfartøj, der afgaar fra en fremmed Havn eller en Havn i amerikanske Kolonier eller Protektorater skal skaffe sig et Sundhedspas i Duplikat fra Afsejlingshavnen og eventuelle Anløbshavne, paategnet af den paagældende U.S.A. Embedsmand som foreskrevet i Loven, undtagen i de Tilfælde, der er nævnt nedenfor.

Afsejlingshavnen er den første Havn, hvorfra et Skib afgaar paa Rejse til de Forenede Stater eller den første Havn, hvor Gods eller Personer tages om Bord til de Forenede Stater.

Anløbshavn er enhver Havn efter Afsejlingshavnen, som Skibet officielt anløber, eller hvor det paa anden Maade kommer i direkte Forbindelse med Land, undtagen hvor det er absolut nødvendigt for at indtage bunkers eller andre Forsyninger.

Undtagelser

Et Skib, som anløber en fremmed Havn for Ordre, for at faa Bunkerul eller Olie eller nødvendige Forsyninger eller er i Havsnød eller anden kritisk Stilling; som ikke anløber Havnen officielt og bliver ekspederet derfra, og som ikke har Forbindelse med Land uden for saa vidt angaar de her specificerede Tilfælde, og som afgaar inden 24 Timer efter Ankomsten, skal ikke skaffe sig et Sundhedspas fra den paagældende Havn.

Et Skib, som anløber Havne i U.S.A. for Ordre eller

for at faa Bunkerul, Bunkerolie eller andre nødvendige Forsyninger, som er i Havsnød eller iøvrigt i en kritisk Stilling, som ikke officielt løber ind i Havnen, skal ikke være forpligtet til at fremlægge Sundhedspas, forudsat at Skibet, dets Besætning, eller Passagerer ikke uden for saa vidt angaar de her nævnte Forhold har Forbindelse med Land, medens Skibet ligger i Havnen.

Et Skib paa Rejse til fremmede Lande og med Tilbagevenden til de Forenede Stater med Passagerer eller med Passagerer for hele Rejsen skal løse Sundhedspas i hver fremmed Havn efter dets Afgang fra de Forenede Stater, forudsat at Rejsen varer 30 Dage eller derunder. Hvis den varer mere end 30 Dage, skal det skaffe sig et Sundhedspas fra en udenlandsk Havn 30 Dage før dets formodede Ankomst til første Anløbshavn i U.S.A., og saadan en Havn vil da blive betragtet som Afgangshavn og alle følgende Havne som Anløbshavne. Dette er dog under Forudsætning af, at hvis der tages Gods eller Passagerer til U.S.A. om Bord i nogen Havn, der anløbes mere end 30 Dage før den paatænkte Ankomst til en Havn i de Forenede Stater, skal denne Havn betragtes som Afgangshavn.

Et Skib, der anløber en fremmed Havn, i hvilken der ikke er nogen U.S.A. Konsul, vil ikke blive afkrævet amerikansk Sundhedspas fra en saadan Havn, naar det ankommer til en Havn i de Forenede Stater, men et Sundhedspas kan udstedes af en venskabelig Regerings Konsul i en saadan fremmed Havn, der er bemyndiget til at udstede Sundhedspas.

Sundhedspasset skal udstedes ikke mere end 48 Timer før det Skibs Afrejse, til hvilket det udstedes. Det menes imidlertid, at Konsulatsejlsbudsmaendene med Hensyn hertil i Nødsfald, naar Omstændighederne taler derfor, kan handle efter Konduite.

Et Skib, der har faaet *pratique* i en af de Forenede Staters Havne og derefter afgaar til Canadiske Havne og vender direkte tilbage til en U.S.A. Havn, behøver ikke at udtage Sundhedspas fra den eller de canadiske Havne.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, 23. August 1927.

Frugtmarkedet tegner lidt lysere, d. v. s. de oversøiske Markeder er bedre repræsenteret, og i mange Tilfælde er det lykkedes at sætte Raten i Vejret. De hjemlige Markeder er derimod lige traurige, og fortjener mindst mulig Omtale. I de oversøiske Markeder har specielt Nord-Pacific gjort sig bemærket, hvilket kommer meget å propos for at hindre Markedet paa andre Felter i at gaa tilbage; det er jo netop Efterspørgsel i alle Markeder, som skal til, før der kan komme virkelig taalelige Arbejdsvilkaar. Samtidig med Nord-Pacific har Markedet fra Chile strammet sig op, og rundt omkring mærkes en voksende Efterspørgsel, saa forhaabentlig vil Raterne fæstnes efterhaanden. La Plata er ikke fuldt paa Højde med sig selv, men den overskuelige Tonnage er ikke stor i Forhold til den ventede Efterspørgsel, og det er givet, at Raterne mindst maa kunne holdes paa de nuværende Cifre. Fra Cuba er yderligere sluttet en Del, og heldigvis til stadig stigende Rater, saaledes 17/6 og 17/9 mod sidst 16/6, 16/9, og 18/- 18/6 fra Santo Domingo. Montreal er fast omkring 13 c. A/R for prompt, 20 c. til 3 svenske Havne, og ude fra Østen kommer daglig nye Ordre frem, baade for prompt. Lastning og for December/Januar. Fra Middelhavet, Sortehavet og Donau, samt Nord-Østersøen arbejder Rederne under meget ugunstige Vilkaar, men ogsaa her er der Tegn til bedre Tider, og da især hvad Trælastmarkederne angaar, men den bedste Sæson er snart forbi, og for de flestes Vedkommende med et magert Resultat.

TRÆLASTMARKEDET

Prompte Laster, det være sig DBB, Props eller Pulpwood, udbydes sparsomt, og de afsluttede Forretninger giver bedst et Billede af Østersø-Markedet:

675 Fv. Sundsvall & Örnsköldsvik/Dunkirk, 43/- 15/9; 650 Fv. Wiborg/Ghent, 41/-; 850 Std. Trångsund & Sörnäs/Dundee, 41/3; 370 Std. Makslathi/Leith, 42/6; 1030 Std. Trångsund/London, 43/6; 720 Std. 2 Piteå/

London 47/6; 1500 Std. 2 Uleåborg/Hull, 47/6; 1050 Fv. Uleåborg & Jacobstad/Cardiff, 49/-; 1100 Fv. Lapaluoto/W. Hartlepool, 43/-, 1200 Fv. Kristinestad/W. Hartlepool, 41/-; 900 Fv. Wiborg & Frederikshavn /Calais, 40/-; 600 Fv. Wiborg/Alexandria, 53/6.

Hvidchavet er fast med stigende Tendens, som sædvanlig paa denne Aarstid, og bl. a. rapporteres følgende Afslutninger:

850 Hvidchavet/W. Hartlepool, 63/-; 1150 Hvidchavet/Rotterdam, 60/-; 1600 Soroka & Archangel/N. York, 75/-; 1000 Soroka/Bristol/Cardiff, 70/-.

Canada er mere tilbageholdende, men saasnart Montreal gaar frem, maa Trælastraterne følge med.

KUL, KOKS etc.

Smaa Baade kan faa nogenlunde anstændige Fragter, hvorimod 25/3000 T. Baade har det værre. Fra Forth til Aalborg er betalt 6/1½, 2200 T., og samtidig har 2100 T. akcepteret 5/7½d. til Aarhus. Tyne/god Dansk 25/3000 Tonnere faar 5/6 5/3, og nogle Befragtere har endog lavere Ideer. Tyne/Kotka er gjort til 5/6, Königsberg 5/6, Lindholm Pier 5/3, Fredericia 5/9, 2200 T., og Nakskov 5/9 2500 T. Koks-raterne er gaaet tilbage igen, og 2300 T. London/København har akcepteret 7/6d. Hartlepool/Malmø noterer 8/- Koks; Danzig/Sydsverige 6/-, 3000 Kul; Danzig/Aarhus 6/9, 2700 Kul, og 7/- Danzig/Horsens 1400 T.; Blyth/Reykjavik 3200 Kul, 9/6.

Coasting & Bay fremdeles uden Forandring.

MIDDELHAVET etc.

England rapporterer: »rates gradually improving«. Dagsnoteringerne er endnu: Tyne/Genoa 7/6, 8/-, 6/7000 T., 8/3, 8/6 4/5000 T., Barcelona 12/- 2/3000 T., Marseille 8/9 4/5000 T., Palermo 10/6 2/3000 T., Las Palmas 9/3 2/3000 T., Wales/Genoa 8/-, 6/8000 T., 8/6 4/5000 T., 10/ 2/3000 T., Barcelona 13/- 2500 T., Marseille 9/- 4000 T., Sfax 9/- 3500 T., Alexandria 10/6, Øerne 9/- 9/6, Aden 14/-, Singapore 17/-, Colombo 15/-.

BESEJLINGEN AF KARAHAVET

Siden 1920 har Sovjetregeringen planmæssigt arbejdet paa at knytte den sibiriske Handel nærmere til Europa ad den af norske Interesser i en Aarække tidligere bearbejdede Karahavsroute. Hvert Aar er der sendt Handelsekspeditioner fra forskellige europæiske Havne til Ob og Jenisei, og det er ikke Smaaaværdier, som disse Ekspeditioner har omsat. Det lader nu til, at Sovjetstyret sætter alt muligt ind paa at faa et regelmæssigt Varebytte i Gang mellem det vældige sibiriske Marked og Europa ad Søvejen.

Medens Sovjets tidligere Ekspeditioner i Henhold til disse Planer er udgaaet fra London, er dette Aars Ekspedition udgaaet fra Hamburg. Afgangen fandt

Sted den 2. August, og Ekspeditionen tæller 6 Dampskibe paa tilsammen 13,300 Tons. De har om Bord Varer til en Værdi af 20 Mill. Rmk — væsentligst Maskindele, Metaller, Garvestof, Garn, Kemikalier og Medikamenter. 85 pCt. af disse Varer er indkøbt i Tyskland.

I Spidsen for Ekspeditionen staar, ifølge »Hamb. Korrespondent«, 3 Kaptejner, som alle har ledet tidligere Karahavsekspeditioner.

Ekspeditionen regner i gunstigste Fald at være ved Jeniseis Munding den 20. August og tilbage igen i Hamburg i de første Dage af Oktober. Fra Sibirien skal Skibene bl. a. tage 3000 Standards Træløst og 5000 Tons andre Raasloffer til en Værdi af 5—6 Mill. Rmk.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søforhør

Søretten behandlede Torsdag Damperen »Hugo«s Undergang ved Grønlands Kyst. Søretten beklædtes af Retspræsident Kühl og Kaptajnerne Møller og Hagelberg.

Rederiet Holm & Wonsild var repræsenteret af Skibsmægler Prip og Skibsinspektør, Kaptajn Nielsen, medens der for Ladningsmodtagerne var mødt Ingeniør Tuxen og

for Assurandørerne Kaptajn Michelsen.

Alle de Omkomnes Efterladte havde faaet Meddelelse om, at Forhøret vilde finde Sted, og nogle og tredive sørgklædte Damer og Herrer havde ved 10-Tiden taget Plads i Retssalen.

Retspræsidenten oplæste den af Rederiet udarbejdede Rapport, hvoraf det fremgik, at »Hugo« den 20. Maj

(Fragtmarkedet fortsat.)

Fra Rotterdam er betalt 8/- Genoa, 9/3 Piræus.

De hjemgaaende Fosfat-, Frugt- og Espartolaster er uforandrede; ellers noteres: Oliekager, Marseille/4—5 danske/svenske Havne 17/6 18/-. Jordnødder, Saloum/Antwerpen 26/6, Sept./Oktb. Alexandria/Hull 10/- pr. 60 cbf., Danube/Cont. 16/- 16/3, Sortehavet/Cont. 12/6, U.K. 13/-.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul, Wales/Staterne indikerer 8/- 8/3, Wales/Montreal 6/6 7/- 5/7000 T., 7/- 7/9 2/3000 T. Hampton Roads/Montreal 95 c. Kornmarkedet fra Montreal er decideret fastere for prompt Lastning, og for Oktober kan faas 15 c., maaske 15½ A/R. En 10,000 T. hollandsk Baad har akcepteret 12 c. til Rotterdam

direkte prompt Lastning, medens mindre Tonnage faar 13 c., 1 c. mere Hamburg/Bremen, og yderligere 1 c. mere for barley. Montreal/tre svenske Havne, Sept., byder 20 c. Cuba er kommet op i 17/6, og fra Santo Domingo er betalt 18/- og 18/6 for 25/3500 T. Korn fra Gulfhavne til tre svenske Havne indikerer 21/22 c. Oliekager, Gulfen/Danmark ca. \$6.50 Sept., \$6.75 Oktb. Svovl, Gulfen/Marseille \$3.75, Freemantle 29/-.

Fra Pacific er gjort særdeles mange Befragtninger for Sept./Oktb. og November til Raterne fra 33/- op til 34/6, efter Position, og Efterspørgslen vedvarer.

SYD AMERIKA

Det udgaaende Kulmarked er saa daarligt som vel muligt. De faa Laster, som kommer paa Markedet, snappes væk til ca. 12/- Montevideo, 12/6 Buenos Aires, 13/3 Bahia Blanca. Rotterdam/B. Aires har en eneste Ordre for 5500 Tonner, 12/3, maaske 12/6d. I den seneste Tid har det været sparsomt med Kornlaster, og Markedet betegnes som »quiet, but firm«. September Tonnage er værd ca. 25/- til U.K. Cont., 26/6 én Bergen/Stockholm/Danmark, og til Canada er sluttet à 23/- Basis én Losseplads, og det samme til Vestkyst Nordamerika. Chile har taget 3/4 meget store Baade til 28/6 30/- U.K. Cont., 31/6 32/6 Alexandria, 30/6 Nordspanien, 31/9 Sydspanien, alt pr. Oktober.

ØSTEN

er livligere, uden at være overfyldt med Ordre. Basis U.K. Cont. indikeres: Bombay ca. 22/- 23/-, Madras 32/6 Sept., 33/9 Decb. Saigon el. Kolsichang/Liverpool 33/-, Mauritius 25/-, Queensland 40/- 41/-, Vladivostok 33/9. Sydaustralien 36/-. Sydaustralien/Sydafrika 32/6, Option Vestafrika 27/6. Sydafrika/U.K. 23/6, Novb./Decb. 24/- Oktober.

TIME-CHARTER

I vestindisk trade er gjort; bl. a.:

2400 T. 2/3 Mdr. \$ 1.60, 3200 T. 2/3 Mdr. Rundrejse \$ 1.40, 5800 T. 2/3 Mdr. Rundrejse \$ 1.10, og 9000 T. m/s, voyage across, \$1.40; 8750 m/s, Levering U.K./Tilbagelevering Australien, en Rundrejse via Pacific \$1.15; 10,000 tons m/s Pacific Rundrejse, Lev. og Tilbagelev. U.S.A. \$1.25.

I europæisk Fart bydes for 2500 T. 3/ 6/8 Mdr. 6/-; 1400 T. Middelhavsrundtur, Levering Rotterdam 8/- 8/3.; 2050 T. Newfoundland/Middelhavet, leveret Skotland 8/- 8/3.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 36

havde forladt Ivigtut med 2150 Tons Kryolit og 200 Tons Bunkerkul.

Fra Føreren af Grønlandske Handels Damper »Gustav Holm« indløb den 9. Juni et Radiotelegram, hvori forespurgtes, om »Hugo« var kommen hjem. Passeret en Redningsbaad, mrkt. »Hugo«, og Inspektionsskibet »Islands Falk« sendte samme Dag Melding om, at Redningsbaad og et olietøjsklædt Lig var passeret.

Der blev straks iværksat Eftersøgning af alle i de grønlandske Farvande værende Skibe, men uden Resultat. Den omkomne Besætning bestod af 18 Mand, 1 Islods og 4 Arbejdere fra Minen i Ivigtut.

Det oplystes, at »Hugo« var bygget 1907 i Kiel, og at den havde gennemgaaet Klassifikation i 1925. Endvidere havde Skibet kort før Afgang fra København været i Dok, og Statens Tilsyn med Skibe havde foretaget Inspektion af Skib, Maskine og Redningsmateriel.

»Hugo« var assureret for 230,000 Kr. og Ladningen for 553,600 Kr.

Med spændt Opmærksomhed fulgte de Omkomnes Efterladte Retsforhandlingerne; men Aarsagen til Forliset blev ikke oplyst og vil neppe heller nogensinde blive det.

Forlis

Den svenske Damper »Nelly« af Nyhamnslage er paa Rejse fra Råfsö i Finland til Hull med en Ladning Træforlist i Østersøen i Nærheden af Bornholm. En tysk Damper »Thor« rapporterede Søndag Aften, at den havde passeret en stor Del Trælast samt Redningsbaade, men at den ikke havde observeret Mennesker. Opklaringen kom Mandag Morgen, idet der fra Trelleborg kom Melding om, at den norske Damper »Rudvang« havde landsat Besætningen fra »Nelly«, i alt 18 Mand, som man havde truffet i Redningsbaad mellem drivende Trælast.

Under den herskende Storm havde Søen slaaet Lugerne til Kulbunkerne ind, og de voldsomme Søer, der stadig

overskyllede Skibet, fyldte snart Lasten. Besætningen forsøgte at kappe Dækslasten, men Skibet krængede over paa Styrbords Side. Situationen blev farefuld, hvorfor man gik i Baadene, og straks efter kændrede Skibet og gik til Bunds.

Den forliste Damper »Nelly« sejlede under svensk Flag, men Firmaet James Bell i Hull var Skibets Reder. Skibet lastede 1500 Tons.

— — —
Bugserdamperen »Skeppsvik« er under den stærke Orkan Søndag Morgen sunket i Nærheden af Järnäs. I den høje Sø har nogle Brændestabler paa Dækket forskubbet sig, hvorved Skibet fik Slagside, og den ene voldsomme Sø efter den anden slog ind over Skibet. I Løbet af nogle Øjeblikke sank Skibet. Mandskabet reddedes ved at Redningsbaaden, som man ikke havde naaet at faa løst, rev sig løs, da Skibet sank, og det lykkedes Mandskabet at komme op i den. Restauratricen, Anni Johnsson, som laa i sin Seng og sov, omkom, idet man ikke kunde naa at faa hende op paa Dækket. Redningsbaaden med de reddede Søfolk drev efter flere Timers Forløb iland.

»Cyril« brækket Skrueskaklen

Dampskibet »Cyril« af Esbjerg udsendte forleden traadløs Anmodning om Bugserhjælp. Skibet, der var paa Rejse fra Nantes til Barry, opgav Positionen, og at Rorgrejerne var i Uorden. Rederiet, Dampskibsselskabet »Dania«, Skibsreder, Konsul, Chr. Andreasen her i Byen, har imidlertid Mandag Eftermiddag fra Føreren af »Cyril«, Kaptajn Juhl, modtaget traadløst Telegram om, at Skibet havde faaet Havari, Skrueskaklen var brækket, men at man var heldig drevet ind under den franske Kyst, hvor Skibet var opankret. En Bugserbaad var kommet til Stede, og man var nu under Bugsering til Brest, hvor Skrueskaklen vil blive fornyet. Skibet vil antagelig i Løbet af en halv Snes Dage kunne afgaa til Barry for at indtage en Kuladning til Afrika.

POSITIONSLISTE PR. 22. AUGUST 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Kbhvn. 20.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Archangel 17.8.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 19.8.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Genua 22.8 til Livorno.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. St. Vincent 11.8.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Verde 17.8. p. R. t. Sydney.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Kbhvn. 20.8.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Bahia Blanca 20.7.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Baltimore 20.8.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Aden 12.8. til Penang.
s.s. *Askø*, Hjorth, pass. Hirtshals 21.8. p. R. t. Nakskov.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Vancouver 11.8.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Ghent 17.8.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Brisbane 21.8. til Vladivostok.
s.s. *Azel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 18.8.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
s.s. *Bellona*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykjøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Makslahti 14.8.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Makslahti.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Hernøsand 22.8.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Libau 22.8.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Adelaide 18.8.
s.s. *Bornholm*, Svarre-Nielsen, ank. Wiborg 8.8.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 18.8.
s.s. *Botnia*, Bolfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kbhvn. 20.8.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Helsingør 17.8. til Newport.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Archangel 18.8.

s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Råfsö 20.8.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 17.8.
s.s. *Broholm*, ank. Kbhvn. 20.8.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Makslahti 16.8. til Rouen.
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Hampton Roads 19.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Cardiff 11.8. til Bahia Blanca.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Panama Kanal 13.8. p. R. t. San Pedro.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Buenos Aires 13.8.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Riga 15.8.
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Nantes 20.8.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Mortensen, afg. West Afrika 14.8.
s.s. *Danfjelt*, Voss, ank. Danzig 14.8. ,
s.s. *Danevirke*, Stage, pass. Brunsbüttel 21.8.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Houston 2.8 til Esbjerg.
m.s. *Dannark*, Knudsen, ank. Singapore.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Port of Spain 21.8.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 22.8. til Königsberg.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, oplagt.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Kbhvn. 19.8. til Antwerpen.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Haukipudas 13.8.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Brunsbüttel 22.8.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. August 1927.

London	18,15	Madrid.....	63,25
New York.....	374,00	Amsterdam	149,90
Berlin.....	88,95	Stockholm.....	100,25
Paris.....	14,80	Oslo	97,25
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,10	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Brunsbüttel 21.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kemi 19.8. til Gijon.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Yxpilä 19.8.
 s.s. *Entigheden*, Lauritsen, ank. Ørnsköldsvik 20.8.
 s.s. *Erinding*, Nielsen, afg. Hernøsand 19.8. til Sables d'Olonne.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Leningrad 24.8.
 s.s. *Esbjerg*, Kjær, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Borch Clausen, afg. Archangel 13.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Wiborg 10.8.
 s.s. *Estonia*, Skjoldam, ank. Danzig 21.8.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Antwerpen 22.8. til La Rochelle Palice.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 16.8.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Hull 20.8.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 s.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Suez 16.8. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London-Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bamble 21.8 til Boston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Skagen 20.8.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Barry 16.8.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. George Town 20.8.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby-Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 10.8. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen-Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. London 18.8.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timechart paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 13.8.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Stockholm 18.8.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 18.8.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Riga 19.8. til Rendsborg.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. London 10.8.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Port la Plata 9.8.

s.s. *Hans Tausen*, afg. Helsingfors 23.8. til Raumo.
 s.s. *Harald, Christensen*, ank. Antwerpen 20.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle-Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 13.8. til New York.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Leningrad 21.8.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Penarth 17.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 20.8.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 19.8.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull-Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Wilmington Cal. 17.8.
 s.s. *Inga*, Jensen, pass. Holtenau 21.8. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Svendborg 18.8. til Makslahti.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island-Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 18.8 til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig-Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston-Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Bornholm 22.8. p. R. t. Antwerpen.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Haiphong 13.8.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. New York 19.8.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Aarhus-Hamburg-Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Cape Wrath 22.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Barbados 18.8 til Montreal.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Isabelle de Sanga 20.8.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Gibraltar 22.8. p. R. t. London.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Pernövik 20.8.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Hull 22.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 22.8. til Cardiff.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Fayal 11.8. til Golfen.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Dakar 16.8.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Riga 17.8.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Aalborg 22.8. til Danzig.
 s.s. *Koldinghus*, Clausen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlbroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A. B. Ostrobotnia Stevedore O. Y.	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlekarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	"Prompt"
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarbolaget	"Prompt"
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin.	"Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnager Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejskibsrederiers Protection Club

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

s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Lødingen 17.8.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Madeira 9.8. p. R. t.
 Panama Kanal.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Nakskov 11.8.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Hull 14.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Leningrad 15.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordssta-
 tionerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. London 18.8.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Cherbourg 17.8. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kbhvn. 20.8.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 15.8. til Skandinavien.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo
 Ruten.
 s.s. *Magnus*, Ankersen, ank. Fredericia 22.8.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Koster, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Bonifacio 22.8. p. R. t. Marseille.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. London 19.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Brunshüttel 23.8. p. R. t. London.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Tyne 22.8. til Kbhvn.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Råfsø 19.8.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Swansea 29.8. til Buenos
 Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. 40 N. 55 W. 17.8. p. R. t. Lands
 End f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Antwerpen 20.8. til Kbhvn.s
 Red f. O.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Palermo 19.8 til Almeria.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov
 Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Piteå 17.8. til Cherbourg,
 pass. Kielkanal 22.8.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Fremantle 2.8.
 s.s. *Nevada*, Jensen, ank. Svendborg 18.8.
 s.s. *Nidaros*, zum Vohrde, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Sydney C. B. 8.8.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Rouen 20.8.
 s.s. *Oluf Bager* oplagt.
 m.s. *Oregon*, Raaschou, ank. Oslo 20.8.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Ghent 16.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 16.8.

P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Vancouver 17.8.
 s.s. *Parana*, Lund, afg. Charleston F. L. A. 14.8.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Timecharter.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Fremantle 17.8. til Sacrabaya.
 s.s. *Phønix* i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Hartlepool 15.4.
 s.s. *Polonia*, Topp, afg. Venedig 21.8 til Ragusa Gravosa.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Hull 15.8.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Huusum, pass. Holtenau 22.8. p. R. t. Rouen.

s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Cape Wrath 21.8.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ru-
 ten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Sas de Gand 22.8.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 15.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Hull 21.8.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 19.8. til Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Singapore 22.8. til Penang.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. San Francisco 15.8.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbhvn. 19.8. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Hull 2.8.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Kjøpmanholmen 16.8.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 21.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Hollenau 20.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Middelfart 22.8. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Amsterdam 17.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Danzig 20.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Kbhvn. 20.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 11.8.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Tyne 21.8.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Timecharter.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, i Dok i Helsingør fra 19.8.
 s.s. *Suava*, Bartholm, ank. Kopmanholmen 20.8.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Kbhvn. 21.8.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sharpness 27.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg* Hansen, pass. Spurn Point 21.8.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 22.8. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Olympia Wash. 13.8.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Houston 19.8.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-New-
 castle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 22.8. til Havre.
 s.s. *Tjaldur* oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 21.8.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. North Shields 17.8.
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 16.8. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kotka 19.8. til Calais.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 19.8.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 22.8.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Ghent 18.8.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, pass. Kbhvn. 19.8. p. R. t. Pernau.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Stege 21.8. til Danzig.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Bristol 18.7.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Kotka 18.8. til Dunkerque.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, ank. Yxpila 18.8.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.8. til Danzig.
 s.s. *Vidar*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, pass. Key West 12.8. p. R. t. Dublin.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Danzig 22.8. til Korsør.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Cienfuegos 18.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Archangel 7.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKER KULAFSKIBNINGSHAVNE
 DEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SÆLG · ASSURANCE
 KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
 FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
 LAMBERT STOCK, LONDON, E.C. 3.

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 131, 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.....	} »Lambert
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} »Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} »Lambrose
Immingham, Dock Offices.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
 PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BP **BRITISK PRODUKT** BP

Persisk Diesel Olie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
 Kapacitet 450 Tons pr. Time*

Amaliegade 22. København. Centr. 5455. Telegr. Adr. Unitedoil.

BP **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** BP

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770 · TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
 KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klassen

**BUNKERKUL. &
 OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klassen

**STEVEDORES, BUGSERSEL
 SKABER & SKIBSHANDLERE
 I ALLE HAVNE**

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALEK:
 NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
 TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

**SKIBSMÆGLERE &
 KULEKSPORTØRER**

*

**BUNKERKUL I
 ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN**

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikater af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

358 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
 Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Skibsbundfarve, Lasfarver etc.
 fra Th. Høeg

HAMBURG

J. ANDERSEN & CO.
CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.

Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.



IVER C. WEILBACH & CO
 PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

INDR. *Brug* **Holzapfels**
 VARE- MÆRKE **Patent Farver**
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
 TELEFON- 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLZANDIA

HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL

TELEGRAM-ADRESSE:
 "STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K.

CODER:
 WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION
 THE BOE CODE

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

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. 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

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
 Reservefond Kr. 30.421.765

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

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
 Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
 Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 36

FREDAG 2. SEPTEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

DER ER FORSKEL

For nogle faa Maaneder siden lykkedes det det danske Lodsvæsen at faa en dansk fhv. Skibsfører idømt Bøde og Erstatning, fordi han i Aalborg var gaaet om Bord i en græsk Damper og var fulgt med denne gennem de danske Farvande for at fungere som »Kendtmand« i de finske Farvande, hvortil Damperen var bestemt for at hente en Træløst. Den paagældende Skibsfører skulde desuden fungere som 2. Styrmand, idet Damperens Styrmand var bleven syg og først atter skulde støde til sit Skib paa Tilbagerejsen. Han hævdede ganske vist, at hans Tjeneste om Bord først skulde begynde — og først var begyndt — efter at Skibet var kommet ud af de danske Farvande, men han blev desuagtet dømt som anført ovenfor, og Retten statuerede altsaa, at en dansk Navigator, der er engageret som »Kendtmand« i svenske eller finske Farvande, ikke har Lov til at befinde om Bord i Skibet, medens det passerer danske Farvande, da han, hvis han gør det, ifalder Bod og Erstatning til det danske Lodsvæsen, saafremt han opdages. Saaledes er Loven.

Forleden var der et nyt Tilfælde, i hvilket det danske Lodsvæsen paastod sig tilkendt Erstatning for uberettiget Lodsnings gennem danske Farvande. Sagen blev behandlet ved Sø- og Handelsretten, hvor Politiinspektør Buch mødte som offentlig Anklager mod Føreren af den engelske Turistdamper »Otranto«, Commander Staunton og mod den norske Lods, Carlsen, der befandt sig om Bord i Damperen. De var paa Foranledning af det danske Lodsvæsen tiltalt for at have ladet Damperen gaa gennem danske Farvande med Lods Carlsen som »Kendtmand«, skønt Lodsnings her er forbeholdt danske Lodser. Anklageren krævede, at Retten idømte dem Bøder og en samlet Erstatning paa godt 20,000 Kr. til Lodserne. Commander Staunton erklærede imidlertid, at han ikke havde benyttet Lods, hvilket jo ikke er ulovligt, og Lods Carlsen udtalte, at han var norsk Lods og aldrig havde lodset i danske Farvande. Han havde Kontrakt med »Otranto«s Redere, hvorefter han skulde lodse dette eller andre af Selskabets Skibe gennem de norske Farvande og ganske særligt i de norske Fjorde i Maanederne Juni, Juli og August, og han havde, efter at »Otranto« havde forladt de norske Farvande, ikke haft noget med Navigationen af Skibet at gøre, men blev om Bord under Rejsen til Reval, Stockholm og København som Gæst.

Anmelderne, to danske Lodser, kunde intet oplyse om, hvorvidt Lods Carlsen havde assisteret under »Otranto«s Sejlads gennem de danske Farvande, og heller ikke Lodsdirektøren kunde oplyse noget herom, men fremhævede det mærkelige i, at Commander Staunton under lignende Forhold i Fjor havde erklæret, at Lods Carlsen var med om Bord, fordi han ønskede at besøge Venner i København og Stockholm, medens han i Aar forklarede, at Lods blev om Bord, fordi det var billigst saaledes.

Kort efter faldt Dommen, der lød paa, at da der ikke var ført Bevis for, at Lods Carlsen har været om Bord som »Kendtmand«, vilde de Tiltalte alle-

rede af den Grund være at frifinde. Sagens Omkostninger paalagdes det Offentlige.

Der er ved denne Doms Afsigelse opstaaet den Mærkelighed, at en Mand, der ikke er dansk Undersaat, men iøvrigt har Betingelserne for at optræde som »Kendtmand« i danske Farvande, kan følge med et Skib gennem disse Farvande, medens det samme efter den først omtalte Dom er forbudt danske Borgere. Der var heller ikke i det først nævnte Tilfælde ført noget som helst Bevis for, at den omtalte Fører havde fungeret som »Kendtmand« i danske Farvande, men dog mente man, at hans blotte Nærværelse om Bord var tilstrækkelig til at retfærdiggøre en Dom over ham, og der er altsaa som man ser stadig Forskel paa Kong Salomon og Jørgen Hattemager.

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Kerteminde Byraad har fornylig behandlet en Indstilling fra Havneudvalget om en generel Nedsættelse af alle de i Havne- og Brotaksten ansatte Varetakster fra 1. September.

Borgmesteren, meddeler »Fyns Stiftstidende«, udtalte, at Nedsættelsen vilde andrage 25 pCt. paa alle Takster, hvilket Udvalget mente Havnen nok kunde bære. Man havde forsøgt med enkelte Takstnedsættelser, men dette havde Ministeriet modsat sig. Derimod mentes det, at Ministeriet vilde gaa med til denne Nedsættelse.

Ogsaa i Aarhus Havneudvalg har Afgiftsspørgsmaalet været paa Bane, og Havneudvalget her har paa Foranledning af Aarhus Handelsforening vedtaget en Ændring i Regulativet, saaledes at Belysningen ved Losning af Skibe efter Mørkets Frembrud bliver billigere fra 1. Oktober.

Havneudvalget har nedsat den Afgift, Vandbaaden betaler, og samtidigt har Udvalget krævet, at Priserne for Vand skal nedsættes fra 2 Kr. til 1 Kr. 75 Øre pr. Ton Kedelvand og fra 2 Kr. 50 Øre til 2 Kr. pr. Ton Drikkevand.

De ovenstaaende Meddelelser fra Kerteminde og Aarhus viser, at i hvert Fald nogle af Havnene i Provinzen er klare over, at en Nedsættelse af Taksterne er nødvendig og viser deres gode Vilje til at naa et Resultat i denne Retning.

FAGFORENINGSTYRANNIET I AUSTRALIEN

Vi har tidligere omtalt det Tyranni, som Fagforeningerne i Australien udøver uden at tage noget som helst Hensyn til den Skade, de forvolder, og kan i Dag bringe et nyt Eksempel, der synes at vise, at selv Arbejderne nu begynder at reagere overfor de Diktatorer, som Forbundene udsteder. Sagens Omstændigheder er følgende:

Den Praksis, som de australske Fagforbund har indført, at erklære Varer for urørlige i Tilfælde af Konflikter med Arbejdsgiverne, har i Port Adelaide bragt dem i en latterlig Situation. Havnearbejderne erklærede for nogen Tid siden en Melladning fra en bestemt Damper for urørlig, og da dette Diktat kolliderede med Kuskenes Interesser, gav disses Forbundsledelse Ordre til heller ikke at røre ved andre

Varer bestemte til det paagældende Skib, saaledes at alle Varer til og fra denne Damper erklæredes for Tabu.

Herved blev Havnearbejderne arbejdsløse, og som Følge heraf besluttede de at hæve Forbudet overfor Melet, hvorefter Arbejdet atter genoptoges, men dette Puslespil forsinkede Damperen halvandet Døgn. Sekretæren i Kuskenes Fagforbund erklærede, at Forbundets Medlemmer var bestemte paa at staa fast paa deres Rettigheder, og denne Gengældelses-Taktik overfor Fagforenings-Metoden at erklære Varer for urørlige kan saaledes maaske gøre Ende paa denne Praksis, der i de senere Aar i stadig stigende Grad er bleven anvendt i Australien til stor Skade for Handel, Industri og Skibsfart.

POLENS KULEKSPORT

Eksporten af Kul fra Polen androg i Juli Maa-ned ialt 925,000 Tons, der fordelte sig paa de forskellige Lande som følger:—

	i 1000 Tons
Østrig	221
Ungarn	57
Sverrig	213
Danmark	119
Czekoslovakiet	6
Danzig	41
Letland	20
Jugoslavien	42
Svejts	14
Italien	97
Rumænien	18
Lithauen	16
Memel	2
Finland	19
Frankrig	10
Norge	9
Belgien	4
Bunkerkul	17
	<hr/>
	925

Af Eksporten gik 313,000 Tons via Danzig, 85,000 Tons via Gdynia og 20,000 Tons via Tezew (Dirschau).

LETLANDS SKIBSFART

I Aarene efter Krigen er Letlands Skibsfart gaaet godt fremad og er nu næsten naaet op paa samme Højde som før Krigen. I Løbet af den første Halvdel af dette Aar er Handelsflaaden forøget med ca. 10,000 Bruttotons, idet 7 nye Skibe med en Bruttotonnage af 13,000, blev købt i Udlandet, medens samtidig 2800 Bruttotons gik ud som Følge af Salg eller Forlis. Handelsflaaden tæller nu 121 Skibe med 96,567 Bruttotons imod 333 Skibe med 126,718 Bruttotons den 1. Jan. 1914. Men af 1914-Tonnagen var ca. Halvdelen Sejlskibstonnage, medens kun 9 pCt. af den nuværende Tonnage er Sejlskibe. Der er saaledes foregaaet en udpræget Modernisering af den letlandske Flaade, og man venter, at den i Løbet af tre Aar vil have naaet samme Størrelse som før Krigen. Betegnende for Udviklingen er det, at da den letlandske Handelsflaade begyndte at reetablere sig, i 1921, bestod ca. tre Fjerdedele af Tonnagen af Sejlskibstonnage.

Skibsfarten i de lettiske Havne i Halvaaret, fremgaar af følgende:

	1926 N. T.	1927 N. T.
Riga	315,109	442,667
Libau	150,345	166,300
Windau	144,142	136,262
Haynasch	5,836	10,460
	<hr/>	<hr/>
	615,432	755,689

Denne Forøgelse med ca. 25 pCt. i Forhold til første Halvaar 1926 falder i det væsentlige paa Juni Maaned.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADES BRUTTOINDTÆGTER I 1926

Den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter i 1926 androg ifølge en foreløbig Beregning, foretaget af Kommerskollegium, 278.1 Mill. Kr. imod 250.5 Mill. Kr. i det foregaaende Aar. Heri er ikke medregnet Fragtindtægterne paa Færgelinierne Malmö—København og Trellesborg-Sassnitz. Nedenstaaende Tabel viser Fordelingen af disse Indtægter, og man har til Sammenligning opført Tallene fra 1913 og 1925:

	Damp- og Motorfartøjer		
	1913	1925	1926
Godsfragter	130.8	218.0	240.6
Udenrigsfart	115.3	187.7	219.7
Indenrigsfart	15.6	30.3	29.9
Passagerafgifter	6.7	21.2	25.6
Udenrigsfart	1.0	13.3	18.3
Indenrigsfart	5.7	7.9	7.4
Postbefordringsafgifter	0.1	0.3	0.3
Udenrigsfart	0.008	0.1	0.1
Indenrigsfart	0.1	0.2	0.2
Samtlige Bruttofragter			
Udenrigsfart	116.3	201.2	229.1
Indenrigsfart	21.4	38.3	37.4
Ialt:	137.7	239.5	266.6
Tidsbefragtningsafgifter	—	5.2	6.5
Udenrigsfart	12.5	5.1	6.4
Indenrigsfart	—	0.06	0.05

Af de forskellige Poster viser Godsfragterne en Forøgelse paa 10 pCt., Passagerfragterne er stegne med 21 pCt. og Postbefordringsafgifterne med 8 pCt.

Af hele Bruttoindtægten kommer 235.6 Mill. Kr. paa udenrigs Fart imod 207.2 Mill. Kr. i 1925. Ved Indenrigsfarten indsejledes 42.5 Mill. Kr. imod 43.3 i 1925.

Bruttoindtægten af Fart fra Sverige til Udlandet udgjorde 78.1 Mill. Kr., af Fart fra Udlandet til Sverige 59.3 Mill. Kr., (de tilsvarende Tal for 1925 var 72.6 Mill. Kr. og 49.7 Mill. Kr.). Ved Fart imellem udenlandske Havne indsejledes 98.3 Mill. Kr. (i 1925 84.9 Mill. Kr.).

Af de samlede Indtægter kommer 266.6 Mill. Kr. paa Damp- og Motorfartøjer (i 1925 239.5 Mill. Kr.)

	Sejlfartøjer			Samtlige Fartøjer		
	1913	1925	1926	1913	1925	1926
	10.5	11.07	11.5	141.3	229.0	252.2
	8.7	6.0	6.5	124.0	193.8	217.1
	1.8	5.0	5.0	17.4	35.3	35.0
	0.003	—	—	6.7	21.2	25.6
	—	—	—	1.0	13.3	18.3
	0.003	—	—	5.7	7.9	7.4
	—	—	—	0.1	0.3	0.3
	—	—	—	0.008	0.1	0.1
	—	—	—	0.1	0.2	0.2
	8.7	6.0	6.5	125.0	207.2	235.6
	1.8	5.1	5.1	23.2	43.3	42.5
	10.5	11.1	11.6	148.2	250.5	278.1
	—	0.06	0.05	—	5.2	6.5
	0.002	0.03	0.03	12.5	5.1	6.5
	—	0.04	0.02	—	1.0	0.07

og 11.5 Mill. Kr. paa Sejlfartøjer (i 1925 11.1 Mill. Kr.).

Fordelingen paa de forskellige Lande

Nedenstaaende Tabel viser Udenrigsfragternes Fordeling paa de forskellige Lande i Sammenligning med det foregaaende Aar:

EN TRAGEDIE PAA HAVET

Den svenske Dampner »Tryggve« af Uddevalla, der har været savnet i nogen Tid, viser sig nu at være forlist den 14. August i den finske Bugt. Fire Mand og to Kvinder, hørende til Besætningen, gik ned med Skibet, medens den øvrige Besætning og to Passagerer, et nygift Par fra Stockholm, Hr. og Fru Lindgreen slap bort i Redningsbaaden.

Under Opholdet i denne blev Ægteparret vanvittigt og sprang i Søen, og det samme skete med de øvrige, med Undtagelse af en Fyrbøder, Persson, der Søndag den 21. August blev optaget af en finsk Motorskonnert »Vesta«. Han blev bragt til Kalmar og i stærkt medtaget Tilstand indlagt paa Sygehuset der.

Fyrbøderen har om Forliset fortalt, at Skibet kom ind i et voldsomt Uvejr og kæntrade. Det var Natten mellem den 13. og 14. August blevet lodset ud fra Sandhamn og var da fuldt sødygtigt.

Persson var tilsidst alene i Baaden med Kaptajnen, efter at de andre, grebne af Vanvid, var sprunget over Bord Søndag Aften. Tilsidst blev ogsaa Kaptajnen vanvittig og døde om Torsdagen, hvorefter Persson havde kastet hans Lig over Bord.

Om Perssons Redning beretter Styrmanden paa »Vesta«, at han, da de fra Skonnerten blev opmærksomme paa Baaden, var gaaet i en af Skonnertens Baade og havde lagt en Trosse om Livet paa Fyrbøderen, som derefter blev halet om Bord. Persson fortalte da bl. a., at »Tryggve« havde været paa Rejse til Leningrad, da Skibet pludselig kæntrade Søn-

dag Morgen den 14. August. Søndag Eftermiddag havde Lindgreen og hans Hustru fundet Situationen saa fortvivlet, at de sprang over Bord sammen, og denne Begivenhed virkede saa nedtrykkende paa de andre, at den formentlig har været afgørende for deres Beslutning om ogsaa at springe i Søen.

Der er senere i Kalmar bleven afholdt Forhør over Persson, der da bl. a. berettede, at Skibet først havde lastet Maskindele i Göteborg og Västerås og derefter var afgaaet til Stockholm, for at komplettere Lasten. Dampneren var derved bleven meget stærkt lastet, saaledes at Godset paa sine Steder naaede op til Underkanten af Broen. Dertil kom yderligere, at Lasten paa Dækket ikke var stuvet jævnt, men laa i Bunker. Bl. a. var der paa Dækket anbragt en Del Motorer, fire store Fade Tjære og 20 Tons Kul. Efter hvad Persson havde hørt af andre af Besætningen, var Dampneren allerede i Stockholm, da de lænsede Tankene, ved at kæntrade, hvilket forhindredes ved at lægge en Staaltrosse ud fra Land, og Besætningen havde da talt om at gaa fra Borde, da Skibet laa saa dybt, at Vandet gik ind gennem Spygatterne, men det var ikke blevet til noget. Skibet afgik om Natten, og den følgende Morgen ved 6-Tiden havde det faaet Slagside til Bagbord. Kort efter kæntrade det og vendte Kølen i Vejret.

Den videre Undersøgelse vil, udtaler G. H. & S. T., vise, om Paastanden om, at Skibet var for haardt lastet, er rigtig.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 30. August 1927.

Det er som om de sidste Ugers stormfulde Vejr datter har blæst nyt Liv i de forskellige ledende Markeder, der var mere eller mindre i et Vindstille, eller i det mindste tiltrængte mere Medbør end i den senere Tid.

Naar det alligevel hidtil er gaaet saa forholdsvis godt, som Tilfældet har været, er Grunden for den væsentligste Del den, at saa mange Redere har været standhaftige og har holdt Hovedet koldt, og ikke ladet sig forlede til »Panikslutninger«, men hellere løbet Baadene spotprompte end taget en hvilken som helst Rate, Befragterne fandt for godt at byde. Dette gælder navnlig det hjemgaaende La Plata Marked, der en Overgang i sidste Maaned var langt under de 20/-. Naar ses hen til, at det er dette Marked, der ellers byder Rederne de største — og som Regel ubehageligste — Overraskelser, maa det imidlertid indrømmes, at det gennemgaaende hele Aaret har været en sikker Aftager af Tonnage og til nogenlunde lønnende Rater. Forhaabentlig vil der endnu i lang Tid kunne fæstes Lid til dette Marked, i det mindste er der temmelig sikre Tegn herpaa, og i hvert Fald de første Par Maaneder burde man forskaanes for Overraskelser. Omend det enkelte Tilfælde ikke er nogen Maalestok, er det dog bemærkelsesværdigt, at der allerede er sluttet Tonnage for saa sen Annullering som 15. Marts 1928. Dette er saa meget mere betydningsfuldt, som dette Marked praktisk talt beherskes af 3 eller 4 Storeksporthører.

TRÆLASTMARKEDET

De Redere, der i Begyndelsen af Aaret sluttede »ahead« til den tilsyneladende forholdsvis gode Basisrate af 42/- fra Sydfinland til London og E.C.C.P., har ikke haft Grund til Begejstring, omend dette Marked saa langt fra har opfyldt de Forventninger, der i udbredte Kredse stilledes til det. Det volder for Tiden Rederne mange Vanskeligheder at anbringe de forholdsvis prompte Baade paa rimelige Vilkaar. Hvad der kendetegner Markedet i Aar er en konstant Man-

gel paa Ladninger de første 2 à 3 Uger ud i Tiden. Allerede omkring Midten af Maj var det næsten umuligt at opdrive en ordentlig Ladning inden 15/6, og Sommeren igennem har de fleste Ladninger pr. de enkelte Maaneder været bortsluttede allerede i Begyndelsen af disse. Dette maa tages som et tydeligt Tegn paa, at Tonnagemængden staar i Misforhold til Ordrenes Antal, skønt der ikke har kunnet klages paa disse. En medvirkende Aarsag kan Englands Brud med Sovjet maaske formodes at være, idet en stor Del engelsk Tonnage har foretrukket Østersøen for Hvidehavet, hvorfra forøvrigt Raterne alt for længe laa omkring kun 60/- som Basisrate.

Af Afslutninger anføres:

1250 stds. DBB Råfsö/London, September, 43/6d. net., 600 stds. DBB Trångsund/West Hartlepool, 38/6d., fri Losning, 1000 stds. DBB Frederikshamn og Helsingfors/Grimsby, 43/- net., 280 stds. DBB 1 Kemi/Hull, 55/- net. prompt, 300 stds. DBB 1 Lowisa/Sharpness, 57/6d. (3/- Losning), 1000 stds. DBB 2 Wiborg/Sharpness, 46/- (3/- Losning), 500 stds. DBB 1 Skellefteå/London, 47/- net. Septb., 1600 Favne Props, 3 Kotka/Bjørkø/Dunkerque, 37/6d., 850 Favne Props 2 Koivisto/Antwerpen, 39/-, 125/125, Septb., 1100 Favne Props Jacobstad/Cardiff, 48/-.

Hvidehavet: Herfra opnaaede en enkelt 950 stds. Baad 64/- fra Archangel til West Hartlepool, medens flere sluttedes til 63/- Basis.

Canada: Raten ligger vedblivende omkring 65/- 67/6d.

KUL, KOKS etc.

Raterne fra England er meget faste, hvilket nok saa meget skyldes Redernes Tilbageholdenhed, idet mange vedblivende foretrækker at løbe Baadene ballastet ind i Østersøen igen. Danzig betaler bedst, som f. Eks. 6/9d. for 2700 Tonner til Aarhus.

Af Afslutninger anføres:

2600 Tons Kul, Methil/Fredericia, 5/9d., 84/400, 1400 Tons Kul, Humber/Randers, 6/-, 3250 Tons Kul, Forth/Malmø, 5¼d., 84/600, prompt, 1500 Tons Koks, Greenwich/København, 8/- 425 Losning, 2000 Tons

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stormulykker ved New Foundland

En Storm, der rasede ved New Foundland forrige Torsdag, har kostet 33 Menneskeliv langs Kysten og anrettet stor Skade. 5 Fiskeskonnerter er gaaet under med Mand og Mus; 11 andre lignende Skibe er sunket, men Besætningerne reddet. 25 Fiskerbaade er ødelagte i Bonavista-Havn, uden at der er gaaet Menneskeliv tabt. Næsten alle Fiskeri-etablissementerne ved Bay-de-Verde er ødelagt, og Kystdamperne »Argyle« og »Philomela« drev tilsøs, men Passagerer og Mandskab blev dog reddet.

Det befyrgtes, at Fiskerflaaderne ved de store Banker har lidt alvorlig Skade; men der savnes endnu Efterretninger derfra.

Dansk Slæbebaad sunket i Biscayabugten

Rederiet *Atalanta* købte for nogen Tid siden Bugserbaaden »Korsør« i den Hensigt at bruge den til Slæbearbejde paa Floderne i Senegal, hvor *Atalantas* Skibe for en væsentlig Del er beskæftiget i Træfart hjemover, og hvor Rederiet i Forvejen har en Bugserbaad gaaende.

»Korsør« blev døbt om til »Afrique« — men den naaede aldrig til Afrika.

Ved egen Damp afgik den til Antwerpen og blev her taget paa Slæb af en af *Atalantas* Dampere, der skulde til Senegal. Skorstenen, Maskinskyldighed og alle Nedgange

skalkedes, hvorefter Bugseringen begyndte. »Afrique« kom imidlertid ikke længere end i Biscayabugten — her gik den tabt, uden at man endnu ved hvordan.

Ulykken skete ved Nat. Om Morgenen opdagede man paa Damperen, at Slæbetrossen var sprunget, og at »Afrique« var borte og ingen Steder at øjne. Man antager, at en Damper i Mørket har sejlet den ned, men man ved intet derom. Heldigvis befandt der sig ingen Mennesker om Bord paa »Afrique«.

Grundstødt og bragt flot

En norsk Damper »Ejnar Jarl«, der tilhører *Det nordnordjyske Dampskibsselskab*, strandede forleden paa Sydsiden af Middelgrunden.

Svitzers »Gejr« afgik fra København til Assistance, men »Ejnar Jarl« stod meget haardt, og det lykkedes ikke at bringe den flot. Et Par Lægtre bugseredes saa til Strandingstedet, og en Del af Lasten, Træ og Cellulose, maatte derefter lægtes.

Det lykkedes Søndag Middag »Gejr« at slæbe Skibet af Grunden. Ved Dykkerundersøgelsen viste det sig, at Damperen ikke havde taget Skade i Bunden. Den i de to Damplægtere »Sif« og »Frigga« opløssede Trælast, i alt ca. 450 Tons, bliver nu alter taget om Bord, og »Einar Jarl« vil derefter fortsætte sin afbrudte Rejse til Bestemmelsesstedet Preston.

(Frugtmarkedet fortsat.)

Koks, Glasgow/Aarhus, 8/3d., 84/500, 19/9, 450 Tons Koks, Rotterdam/Nyborg el. Korsør, 10/9d., 48,3, 1500 Tons Koks, Rotterdam/Malmø, 8/6d., 60/350, 10/9.

MIDDELHAVET etc.

Nedgaaende Kulladninger var og er der rigeligt af, navnlig til Vestitalien, og Redernes hidtidige Tilbageholdenhed bevirkede en haardt tiltrængt — omend endnu for ringe — Bedring af Raterne. Der sluttedes bl. a.:

Swansea/Genoa Range, 3700 og 4000 Tons, begge à 10/3d., ppt, Cardiff/Genoa Range, 3700 Tons, 10-, 2 Lossepladser, spot.

Hjemgaaende yder dette Marked vedblivende ikke megen Beskæftigelse, og i hvert Fald ikke megen Fortjeneste.

Donau var en ret flittig Aftager af Tonnage, men til Smaapenge, der med de enorme Udgifter i dette Marked, næppe levner væsentlig Profit. Raten herfra laa gennemsnitlig omkring 16/- à 16/3d. Basis 1 Havn Bordeaux/Hamburg Range.

Fra russiske Sortehavshavne gøres praktisk talt intet for Tiden.

Der cirkulerer en Del Saltordrer fra saavel Spanien som Sicilien, og noteres bl. a. 13/- for 3500 Tonner fra Cadiz til New Foundland, og samme Rate for 2200 Tonner til 3 Pladser Østverige nordligst Örnsköldsvik. Frugt udbydes til 20/- pr. 100 cbfd. Graincapacity til U.K./Havre/Hamburg-Range, men da Udgifterne i Spanien er alene 50/- pr. 1000 cbf., eller 25 pCt. af Fragten, er dette alt for lidt.

For Jordnødder sluttedes bl. a. 1250 Tons fra Saloum River og Rufisque til Antwerpen til 26/6d., 25/9 laydays 20/10 Annull.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Det blev Montreal, der prægede Markedet paa Slutningen af Ugen, og forhaabentlig bereder dette Marked ikke Rederne lignende Skuffelser som i Sommer, da det pludselig brød ganske sammen. Men den allerede temmelig fremskredne Aarstid vil nu være Rederne en Støtte. Samtidig med, at Efterspørgsel forøgedes, steg Raterne ganske betydeligt, og af Afslutninger anfører vi:

9000 Tons Hamburg/Bremen, 10/10 Annull. 15½ cents. 7000 Tons Antwerpen/Rotterdam, 30/10 Annull. 16½ cents. 7000 Tons Antwerpen/Rotterdam, 15/11 Annull. 17 cents.

Fra Gulfen og Cuba gøres der ikke meget, hvor-

imod *Nord Pacific* har udvist megen Aktivitet i den senere Tid til Gennemsnitsrater af 35/- for November/December, og da Rederne synes tilbageholdne herfra, kan en yderligere Bedring antagelig forventes, navnlig med Støtte fra Montreal.

Af Kul sluttedes bl. a.: 3400 Tons Wales/Quebec eller Montreal, 7/3, 5/9 laydays, 12/9 Annull., 120/1000 (fri Losning). 6000 Tons, Hampton Roads/Montreal, 95 cents. prompt.

SYDAMERIKA

Efterspørgslen var upaaklagelig og Raterne absolut faste. Som fremhævet i Indledningen er Markedet herfra vedblivende Rederne til stor Støtte, og megen Lid sættes til det for Resten af Aaret. Med den atter vaagnede Efterspørgsel kan der vel snart regnes med et Tillæg til Raterne. Montreal's Eksempel smitter forhaabentlig! Af Afslutninger anføres:

6500 Tons, Rosario/Bordeaux/Hamburg Range, 25/-, Septb., 7000 Tons, San Lorenzo/Bordeaux/Hamburg Range, 24/6d., prompt, medens en 9200 Tonner maatte nøjes med 22/6d., 1 Plads Holland eller Belgien, Oktober Afskibning.

Kul sluttes fortsat til lave Rater, bl. a. max. 5500 Tons 5/9—12/9, Rotterdam/Buenos Aires, 12/6d. option 1000 Tons Fuel og Cokes a henholdsvis 1/- og 2/- extra.

ØSTEN

Australien er — naturligt nok — saa godt som ude af Sagaen for Tiden, men Vladivostock og navnlig Sydafrika har været ret aktive Markeder. Fra førstnævnte Plads er Bønner betalt med indtil 31/3d. (Partladninger) for Oktober/November, Basis U.K./Cont. medens helt op til 27/- er betalt fra Capetown/Durban Range til U.K./Cont. for dansk 6000 Tonner pr. September. Indien er ogsaa fast, og i det hele taget synes en øjeblikkelig Tonnagemangel paa disse Kanter at have gjort sig gældende til Fordel for de Redere, der søgte Ladning herfra.

TIME CHARTER

Naar undtages Vestindien-Markedet gøres der ikke meget heri; i hvert Fald foreligger der ingen Afslutninger af Betydning rapporteret.

Af Afslutninger i Vestindiefarten anføres:

3100 Tonner (180,000 cbf.), Doll. 1,30 1 Rundrejse, September, 3600 Tonner Doll. 1.10, 1 Rundtur, September, samt 11,000 Tonner Motorskib, Pacific Trade, Lev. Panama, Aflevering Europa, prompt, Doll. 1.25.

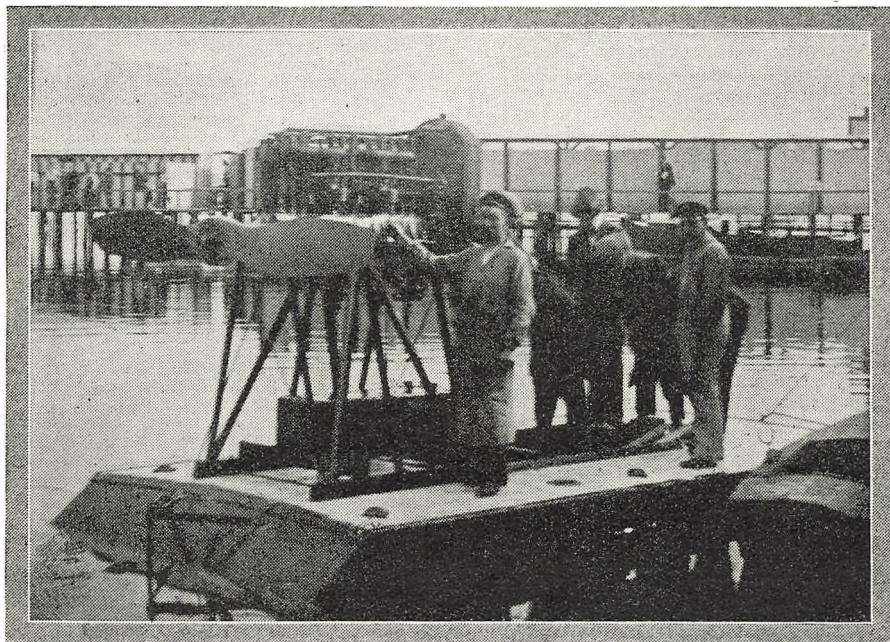
DANMARKS HURTIGSTE MOTORBAAD

Torsdag den 25. August i Aar søsattes paa Roskilde Fjord Danmarks første Hydroplan og hurtigste Motorbaad.

Baaden er bygget af Baadebyggerfirmaet A. Jensen & Søn i Roskilde, der vil være velkendte som Bygmestre af flere fortræffelige Baade, bl. a. K.D.Y.s »Ragna I« for et Par Aar siden og 22-Kvadratmeteren »Ragna II« i Aar. Det er for øvrigt samme Firma, som byggede Kongens Isbaad »Kretora«, Direktør Vett's »Isfluglen« og Generalkonsul Adolph's »Isis«; sidstnævnte er Mage til »Kretora«.

højt Flyvemaskinemotor-Stativ fremstillet af 1 mm Staalplade og boltet fast i Dækket. Motoren er en 6-cylindret, 180 HK »Deutz« Flyvemaskinemotor med »Mercedes« Køler og »Bosch« Tænding. Med fuld Fart udfører den 1600 Omdrejninger pr. Minut. Paa Agterkanten sidder Propellen, en Luftskebspropel (d. v. s. en Propel, der skubber, i Modsætning til Aëroplanpropellen, der trækker) af Længde ca. 7 Fod 6 Tommer og med temmelig høj Stigning. Af Hensyn til Søen er Spidserne forsynet med Messingkanter.

Paa den første Prøvetur opnaaedes en Fart af 60



Fartøjet er en firkantet Ponton, der hverken er spidset til for eller agter. Dens udvendige Maal er: Længde 18 eng. Fod, Bredde 8 eng. Fod og Højde 14 eng. Tommer.

Materialet er Fyrretræ. Bunden er Diagonalfinér, $2 \times \frac{3}{8}$ Tom., med Lærred imellem og limet sammen med Koldtvandslim; Siderne er $\frac{3}{4}$ Tom. tykke, og Dækket er af pløjede $\frac{1}{2}$ Tom. Brædder og lærredsklædt.

Omtrent midt i Baaden findes et Cockpit med Plads til 4—5 Mennesker. Styringen foregaar ved Hjælp af et Automobilrat og sædvanlig Rorledning. Paa Siderne af og agten for Cockpit'et er tre gennemgaaende Kobberrør af Diameter ca. 4 Tommer, beregnet til at suge Luft ind under Bunden, naar Pontonen tager Fart og løfter sig.

Paa Agterdækket staar Motoren paa et ca. 5 Fod

km i Timen. Med otte Mand om Bord tilbagelagdes Strækningen Roskilde—Gershøj paa $12\frac{1}{2}$ Minut og Frederikssund—Roskilde paa 26 Minutter.

I Løbet af Eftermiddagen naaedes imidlertid langt højere Fart, nemlig 90 km i Timen, eller ca. 48,5 Knob. De forreste tre Fjerdedele af Pontonen hævede sig op over Vandet, og ved Sugningen gennem de tre nævnte Kobberrør kom den mærkelige Motorbaad til at bevæge sig paa en Pude af Luft.

Marinens Flyvevæsen er stærkt interesseret i de foretagne Forsøg. Flyvemekaniker Nielsen, der har overværet en Række af Prøvefarterne, udtaler, at det formentlig vil være mere hensigtsmæssigt at bygge Pontonen 1 à 2 Meter længere men med Bibeholdelse af de øvrige Maal. Derved skulde Farten kunne sættes yderligere en halv Snes Knob op.

(Fortsat fra 516)

	1925	1926
Storbritannien	1.000 Kr.	1.000 Kr.
De Forenede Stater	56.412	51.805
Nederlandene	29.477	36.502
Tyskland	14.467	18.488
Danmark	12.096	15.705
Frankrig	12.433	13.911
Polen & Danzig	12.824	12.858
Belgien	1.839	9.974
Brasilien	8.940	9.265
Australien	6.330	7.043
Spanien	6.766	6.902
Argentina	6.156	7.017
Norge	5.816	5.749
Finland	3.853	4.961
Italien	3.458	4.888
Britisk Ostindien	3.283	4.101
Japan	3.351	3.469
Britisk Sydafrika	2.795	3.331
Britisk Nordamerika	2.663	3.092
Mellemlamerika og Vestindien ..	1.380	2.675
Øvrige Lande.....	1.494	2.115
Ialt....	11.377	11.727
	207.210	235.578

Øverst paa Listen findes som tidligere Storbritannien (inklusive Irland), dernæst De Forenede Stater og Nederlandene. Den mest bemærkelsesværdige Forandring er den relativt enorme Forøgelse af Farten

paa Polen og Danzig. Denne Forøgelse maa tilskrives den engelske Kulstrejke, ved hvilken Polen blev en af Landets betydeligste Kulleverandører. Iøvrigt bemærkes en Aftagen af Fragtindtægterne paa England, en Tiltagen for De Forenede Staters, Hollands og Tysklands Vedkommende, hvilke Forandringer vel ligeledes maa tilskrives Kulstrejken. Hvad De Forenede Stater angaar, kommer hertil den forøgede Handelsomsætning med dette Land, særlig den tiltagne Papirmasseeksport.

Frugtindtægterne paa Kanada er næsten fordoblede, hvilket hænger sammen med den forøgede Persontrafik med den svenske Amerikalines Baade.

Den ret betydelige Forøgelse af Indtægterne i 1926 staar ikke i Forhold til Forøgelsen af Tonnagen, som i det paagældende Aar kun androg 24,000 Bruttotons imod næsten det tredobbelte Aaret forud, men maa tilskrives de abnorme Forhold, som herskede paa Fragtmarkedet. Hertil kommer ogsaa, at en betydelig Del af den det foregaaende Aar tilkomne Tonnage først i 1926 kunde helt udnyttes. Dette gælder, f. Eks., den svenske Amerikalines Motorskib »Gripsholm« og de i Malmtrafik mellem Chile og De Forenede Stater gaaende Motorskibe »Svealand« og »Amerikaland«.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetænder og flere Fyrlinier — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Lods- og Bugserafgifter**: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel uden for 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 Vandaafgifter**: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning**: Losning og Lastning besørages af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. m. Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton. Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørages af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejseapparat m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts. Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

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. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton** indtil: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, er 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. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og Lastning** 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 foretindes.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet tilsander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton**: Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjelpekruer. Indg. 24 Ør. Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodst.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staaletskibsbyggeri** og **Reparationsværft**, flere Træskibsbyggerier og Kølhalspladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ør. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrund. **Faste Takster**. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand**: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft**: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørages ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted.

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 Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvehod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmens 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. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 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 Skibsforbrødenheder 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 Skibsforbrødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang**. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodeses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. **Losning og 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 Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flyvende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat) i do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vande 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lastning besørages af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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** uføret. **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, Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre. Udg. 24 Øre, Sejskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre. Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lods-tvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. August 1927.

London	18,16	Madrid	63,05
New York	374,00	Amsterdam	150,00
Berlin	88,95	Stockholm	100,35
Paris	14,80	Oslo	97,30
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,20	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed - 100 Belgas = 500 Fres.

POSITIONSLISTE PR. 29. AUGUST 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Skagen 27.8.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Archangel 28.8. til Kings Lynn.
 s.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Oslo, 27.8.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Catania 29.8. til Palermo.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Manchester 25.8.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Cape Verde 17.8. p. R. t. Sydney.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Christianssand 26.8.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia Blanca 23.8. til Kbhvn.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Baltimore 20.8.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. Port Swettenham 29.8. til Singapore.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Nakskov 23.8.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Victoria B. C. 22.8.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Holtenau 26.8. p. R. t. Finland.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Brisbane 21.8. til Vladivostok.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, pass. Kap Farvel 27.8. p. R. t. Kbhvn.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Jans, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruter.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Trangsund 26.8.
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunshüttel 27.8. p. R. t. Calais.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Windau 25.8.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Albany W. A. 23.8.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, pass. Kbhvn. 27.8.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Pernau 26.8.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Newport Mon. 23.8.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Lødingen 28.8.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Vilvorde 28.8.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 28.8. til Danzig.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Danzig 29.8.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Rouen 29.8. til Burntisland.
 s.s. *Berglum*, Møllerup, afg. Hampton Road 19.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Cardiff 11.8. til Bahia Blanca.
 s.s. *Charkow*, Holst, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. San Pedro 25.8.
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Fair Island 27.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Noronha 24.8.
 s.s. *Cimbria*, Henriksen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Riga 29.8. til Rotterdam.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Brest 23.8.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Rufisque 20.8.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 14.8.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 24.8.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Esbjerg 28.8.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 22.8. til Aden.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Port of Spain 25.8.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 29.8. til Königsberg.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, oplagt.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 28.8. til Tanger.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Haukipudas 25.8.
 s.s. *Ella* oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. London 25.8.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. London 25.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 25.8. p. R. t. Gijon.
 s.s. *Enighed*, Lauritzen, afg. Umeå 27.8. til Newport.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Wasklot 26.8.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielerkanalen 24.8. p. R. t. Sables D'Olonne.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Borch Clausen, ank. Barry 24.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, pass. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Estonia*, Skjoldam, pass. Kbhvn. 28.8. p. R. t. Portland.
 s.s. *Expres* oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. La Rochelle Pallice 26.8. til Port Said.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Leningrad 28.8.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Fiona*, Falk, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Colombo 27.8. til Penang.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bamble 21.8. til Portland.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Grimsby 23.8.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, pass. St. Anns Head 26.8.
 s.s. *Frederik VIII*, Voldborg, afg. Kbhvn. 26.8. til New York.
 s.s. *Frederiksberg*, Wendt, afg. George Town 20.8.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Kbhvn. 26.8.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Danzig 29.8.
 s.s. *Gorm*, Christensen i Timecharter paa Nordsøen.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 13.8.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Dunkirk 29.8. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Kbhvn. 26.8.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Fernando Noronha 27.8.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Rieme 27.8. til Svendborg.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Bjørneborg 23.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 23.8.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Helsingborg 28.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 27.8.
 s.s. *Hjelm* oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Danzig 29.8. til Liverpool.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Wilmington, Cal. 17.8.
 s.s. *Inga*, Jensen, ank. Leningrad 25.8.

C. L. OVERSIER – ROTTERDAM

BEFRAGTNING

Skibsmægler – Dampskibsagent – Stevedor – Speditør

TELEGRAM ADRESSE: »REISREVO·ROTTERDAM«

CODER: SCOTT'S (10TH ED.), WATKINS, A. B. C., & BALTIC.

ROTTERDAM

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

AMSTERDAM

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter*

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidelhavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

HAMBURG

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

LISSABON

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

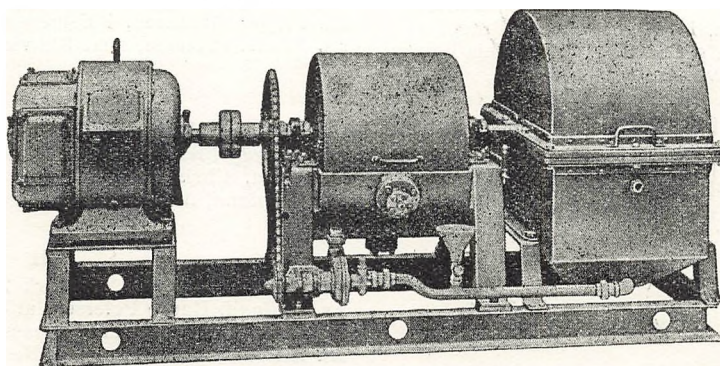
90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejerlbureauet, Oslo.

KØBENHAVN

s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Maksлахi 21.8.
s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 18.8. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sundborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Antwerpen 26.8.
m.s. *Java*, Hjernum, ank. Shanghai.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Hampton Road 22.8.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, i Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Garstou 24.8.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Barbados 18.8. til Montreal.
s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Matanzas 25.8.
m.s. *Juulandia*, Kragelund, ank. London 28.8.
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Trångsund 25.8.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kotka 29.8.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Leningrad 29.8.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Cardiff 25.8. til Fr.havn.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. New Orleans 27.8.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Falmouth 28.8.
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Danzig 28.8.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Marlinsen, ank. West Hartlepool 27.8.
m.s. *København*, Christensen, pass. Barbados 23.8. p. R. t. Panama Kanalen.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Nørre Sundby 28.8.
s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Hull 14.8.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Leningrad 26.8.
s.s. *Limfjorden* Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 28.8.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 15.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 29.8. til Riga.
s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
s.s. *Maja*, Kolster, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Finisterre 22.8. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Dunston 29.8.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. London 26.8.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. København 25.8.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Råfsø 28.8.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 26.8.
m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Barrow in Furness 28.8.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Reval 27.8.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 27.8. til Kbhvn.
s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Cape Town 28.8.
s.s. *Nevada*, Jensen, afg. Vejle 29.8. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Snedker, i Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Cherbourg, 26.8.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Newcastle 27.8.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sunderland 26.8.
s.s. *Oluf Bager* oplagt.
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Moss 27.8. til Wales.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Hartlepool 25.8.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 25.8. til Kbhvn.

P

m.s. *Panama*, Væring, afg. Seattle 22.8.
s.s. *Parana*, Lund, afg. Charleston Fl. 14.8.

m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Timecharter.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Pekalongan 28.8.
s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Aarhus 27.8.
s.s. *Polonia*, Topp, afg. Algiers 25.8. til Palma.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Huusum, ank. Rouen 26.8.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Garston 23.8.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Haderslev 28.8.
s.s. *Scandia*, Madsen, 300 miles Øst for New York 25.8 p. R. t. New York.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Havre 26.8. til Bordeaux.
m.s. *Sekandia*, Sørensen, afg. Pennag 24.8. til Colombo.
m.s. *Siam*, Frandsen, afg. San Francisco 25.8. til Panama Kanalen.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Sas de Gand 28.8.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Kbhvn. 29.8.
s.s. *Simone*, Albertsen, pass. Brunsbüttel 28.8. til Rouen.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. London 27.8.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Barry 26.8.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 26.8. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Rotterdam 27.8.
s.s. *Sleipner*, Dahm Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Danzig 20.8.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Frederikshavn 23.8.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Progreso 26.8. til New York.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Tyne 21.8.
s.s. *Svava*, Bastholm, ank. Ørnskjöldsvik 20.8.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Timecharter.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 26.8.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Leningrad 25.8.
s.s. *Sønderborg* Larsen, pass. Nordkap 27.8.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Goole 27.8.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 27.8. til Manchester
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Olympia Wash 13.8.
s.s. *Texas* Dragsdahl, ank. Houston 19.8.
s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 27.8. til Aabenraa.
s.s. *Tjaldur* oplagt.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 21.8.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Kbhvn. 28.8.
s.s. *Trondhjem*, Ankensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Algier 28.8. til Tunis.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Calais 25.8.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 29.8. til Kbhvn.
s.s. *United States* ank. Kbhvn. 22.8.
s.s. *Urantenborg*, Hansen, ank. Ghent 18.8.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Pernau 22.8.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Rotterdam 28.8.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Dunquerque 25.8.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Trångsund 28.8.
s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, pass. Holtenau 28.8.
s.s. *Vidar*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, rapp. 39° 15' N. 50° 50' V. 21.8.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Korsør 29.8. til Gdynia.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Philadelphia 26.8.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Archangel 24.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31)

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
» York Houses 577, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers.
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlhom, Grimsby · Carlhom, Hull · Carlhom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

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 LØFTE · EVNE

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.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNE PLADS 26 · KØBENHAVN K.

OVERSÆTTELSE TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Bce.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TH.: 1535 · 5836. Statstlf.: 527

★

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO



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.



TUBORG
Lagerøl

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS-VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“



KONTOR I KØBENHAVN

KONGENS NYTORV 8



NYBYGNING AF STAALSKIBE

INDTIL 10.000 TONSD D.W.



SPECIALITET:

DIESELMOTORSKIBE

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Horsens Søren Andersen, Foreningens Formand.	Stevedoring.
Esbjerg Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Oldstevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus Hassing & Drescher.	Dispatch.
Aarhus Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Assens Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
København Københavns Stevedore-kompagni, Niels Juelsg. 7. (Søren Olsen).	
København Emil Nielsen, Islands Brygge 26.	
Gedser P. Jensen.	Stevedoren.
Holbæk S. J. Sørensen.	Omøe.
Kalundborg L. Omøe.	Spedition.
Nyborg Mammen & Drescher.	Basballe.
Nyborg Henrik Basballe.	Simonsen.
Odense Simonsen & Møller.	Wessberg & Christoffersen.
Randers Wessberg & Christoffersen.	Christoffersen
Vejle Søren Andersen.	Stevedoring.

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

BRUG DE VERDENSKENDTE



SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORAARSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN



fra
1847-1927
samme Kvalitet

Prisen er nu stærkt nedsat.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

W. C. BACON HAROLD BACON

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner og den kgl. italienske Marine
SKIBSMÆGLERE
 Repræsentanter for det britiske Marineministerium i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd. Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

S. H. OHLSEN & CO.
 Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

★
 LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS
 Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

PEDRO NIELSEN
 Skibsmægler og Befragter
 VALENCIA (COLON 64)
 Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881 og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Baa Code.

D. A. KNUDSEN & CO.
 SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER
 Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
 Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld
 Danske Selskabsrederiers Protection Club
 CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON**, TELGR.: „KNUDSEN“



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
 Stiftet 1899
 Aktiekapital 20 Millioner Kræmer.

—♦—
 SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
 samt
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

STRANDVEJENS DAMPVASKERI
KØBENHAVN
 TELEF. STRAND 240
 bedst og billigst.
 Al Skibsvask afhentes overalt og leveres med Dags Varsel.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION" Hovedkontor: HELSINGFORS Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEMLEMMER:		Telgr.-Adr.:
Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hångö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlbroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllerövik & Himango	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukipudas	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 37

FREDAG 9. SEPTEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVN OG HAMBURG

Et fremtrædende Medlem af den københavnske Handelsstand har nylig tilstillet Dagbladet »Børsen« et Indlæg, hvori Vedkommende tager til Orde for en Samvirken mellem Redere og Købmænd med det Formaal at søge den ikke ringe Del af Danmarks Import, som nu gaar over Hamburg, ført direkte til danske Havne. Han udtaler, at han i den sidste Tid har haft Lejlighed til at drøfte danske Forhold med betydende Mænd fra Tyskland og navnlig fra Hamburg, hvor man er forundret og selvfølgelig glad over, at en saa stor Del af Danmarks Import gaar over Hamburg til Trods for Københavns Frihavn og mange andre gode Havneanlæg i Danmark. Tyske Skibe, Forretningsmænd og Arbejdere indtjener herved Millioner af Kroner, medens den danske Skibsfart samtidig ikke har tilstrækkelig Beskæftigelse. Aarsagen hertil er, udtaler han, at danske Redere forlanger langt højere Fragter til danske Havne end fremmede Skibe forlanger til Hamburg, og Rederne her erklærer, at der ikke er noget at gøre derved, da Afgifterne i de danske Havne er saa høje; Damperne maa for at faa Last til Danmark som Regel forpligte sig til at gaa til flere Havne med mindre Partier, og derved bliver Udgifterne uforholdsmæssig store.

Der klages imidlertid nu over, at Omkostningerne ved Omladning i Hamburg ikke alene er blevet betydeligt forøgede, men ogsaa paa Grund af de nye Bestemmelser i Konnossementerne angaaende Losningen er blevet ganske uberegnelige, og at Fragterne fra Hamburg ligeledes er saa stærkt svingende, at de nøjagtige Kalkulationer er umuliggjorte, saaledes at den Fordel, som Importøren har af de billigere Fragter til Hamburg, bortelimineres ved disse uberegnelige Udgifter.

Indsenderen spørger i den Anledning, om der nu ikke vilde være Mening i for danske Købmænd og Redere at søge at komme bort fra Omladningen i Hamburg og føre Varerne direkte til danske Havne. Hvis man dirigerer hele Ladninger til en enkelt Havn og dér giver Skibet en hurtig Ekspedition og tilstaa Importørerne en Nedsættelse i Havneafgifterne for de Varer, som omlades til andre Havne, skulde man synes det muligt at optage Konkurrencen med Hamburg, saaledes at de Tusinder af Tons, der nu tabes for det danske Arbejdsmarked, føres tilbage dertil. Selvfølgelig maatte Arbejderne i de paagældende Omladehavne virke med til Opgavens Løsning ved at gaa med til en bestemt rimelig Takst for alt Omladegods. Indsenderen udtaler sluttelig, at der her efter hans Mening foreligger en national Opgave, som med smaa Ofre fra de forskellige interesserede Parters Side vil kunne gennemføres til Fordel for det danske Samfund i sin Helhed.

Der er ingen Tvivl om, at danske Redere med stor Glæde vilde hilse Gennemførelsen af den ovenfor skitserede Plan, men en afgørende Betingelse for, at

det virkelig skal lykkes med Held at gennemføre en Konkurrence med Hamburg vil det være, at Taksterne i vore Provinshavne kommer ned paa en mere rimelig Højde end Tilfældet er nu. Uden en Nedsættelse af disse Takster vil det være umuligt for Rederne at nedsætte Fragterne, da disse i de fleste Tilfælde kun lige dækker Udgifterne og ofte end ikke det.

EFFEKTIV STRAF FOR DESERTØRER

Vi har oftere haft Lejlighed til at omtale den Lemfældighed, hvormed vore Domstole hidtil har behandlet Personer, der var rømt fra deres Skib i udenlandske Havne og derved havde paaført Rederne store Vanskeligheder, Besvær og Udgifter. Naar de paagældende kom for Retten herhjemme, blev de idømt en lille Bøde, der var uden nogen som helst Betydning for dem, og der var saaledes intet, der kunde afskrække en Mand fra at rømme, naar han fik Lyst dertil eller saa en Fordel deri.

Det synes dog som om der er ved at ske en Ændring heri nu, idet der for nogen Tid siden ved Søndre Birks Ret er bleven afsagt Dom over en Kullempere Arne Joel Andersen, der i Foraaret var rømt fra Dampskibet »Gudrun Mærsk«, da Skibet laa i Durban. Retten idømte ham en Bøde paa 200 Kr. og tilpligtede ham at udrede en Erstatning til Rederne paa 1,136 Kr., og denne Dom er nu bleven stadfæstet af Landsretten.

SØFYRBØDERNE

Paa den Kongres, som Søfyrbøderne forleden afholdt, vedtog man som da meddelt her i Bladet at henvise et Forslag om en Sammenslutning af Søfyrbøderforbundet og Sømændenes Forbund til et Udvalg.

I Sverige har Søfyrbøderne og Sømændene afholdt Møder i Gøteborg for nylig, og Spørgsmaalet om en Sammenslutning af de to Forbund var der ligeledes paa Dagsordenen. Forslaget herom blev imidlertid forkastet, og Søfyrbødernes Forbund anførte som Grund herfor iflg. »Svensk Flagg«, at Spørgsmaalet om en saadan Sammenslutning endnu ikke er modent til Løsning.

Søfyrbødernes Kongres anbefalede Forbundets Bestyrelse at undersøge Mulighederne for Oprettelsen af et Kartel mellem de to Forbund og Transportarbejderforbundet, hvilket Sømændsforbundet havde stillet Forslag om.

LOV OM UDENLANDSKE SØMÆND

I Februar Maaned i Aar forelagdes i det amerikanske Senat et Forslag, »The Alien Seaman Act of 1926«, hvorefter enhver Udlænding, der er ansat paa et Skib, som ankommer til U. S. A. fra en hvilken som helst Havn udenfor de Forenede Stater, skal un-

dersøges af en Immigrations-Inspektør, der skal afgøre, hvorvidt han er eller ikke er en 1) bona fide Sømand, 2) om det er ønskeligt at give ham Adgang til U. S. A. og 3) om han lider af Sygdomme eller Mangler, specificerede i Kapitel 35 i Immigrations-loven af 1917.

Hvis Inspektøren kommer til det Resultat, at en Sømand om Bord paa et ikke amerikansk Skib ikke er Sømand, skal denne, der altsaa ikke er Sømand, betragtes som Emigrant og straks fjernes fra Skibet til en Immigrations-Station og transporteres paa Bekostning af det Skib, der har bragt ham til U. S. A., og Skibet vil ikke kunne blive klareret, før disse Udgifter er betalt, eller der er stillet tilfredsstillende Garanti for Betalingen.

Forslaget, der blev vedtaget af Senatet med nogle faa Ændringer indeholdt ogsaa andre Paragraffer, der nødvendigvis maatte vække Misstemning hos europæiske Redere, som har Skibe i Fart paa U. S. A., og det blev heldigvis forkastet af Repræsentanternes Hus.

Ifølge en fra det danske Generalkonsulat i New York indløbet Indberetning synes der imidlertid at være Sandsynlighed for at et Lovforslag af en lignende Karakter som det ovenfor omtalte atter vil blive forelagt, naar Kongressen i December Maaned træder sammen, og der skal være stor Udsigt til, at et saadant Lovforslag nu vil blive vedtaget baade af Senatet og Repræsentanternes Hus. Lovforslaget, der støttes kraftigt af Sømændenes Forbund i Amerika, vil dog efter hvad der hævdes, stadig møde Modstand i amerikanske Skibsfartskredse, medmindre det indeholder væsentlige Ændringer fra det tidligere Lovforslag, der ogsaa ramte amerikanske Skibsfarts-interesser.

Officielt foreligger der intet i Sagen, siden det af Repræsentanternes Hus angaaende dette Spørgsmaal nedsatte Udvalg havde Forslaget til Behandling i Februar Maaned i Aar, ved hvilken Lejlighed der rejstes Modstand mod det af Stats-Departementet og af alle de store amerikanske Rederier, medens Lovforslaget støttedes af Præsidenten for »International Seamens' Union of America«, Mr. Andrew Furuseth.

Det vil altsaa i Løbet af faa Maaneder vise sig, om Forslaget virkelig paany vil blive fremsat, og hvilke Ændringer man har foretaget i det. Skulde det stadig vise sig at være utilfredsstillende for Skibsfarts-interesserne, maa man haabe, at de internationale Skibsfartsorganisationer vil gøre, hvad de kan for at forhindre Forslagets Gennemførelse.

TONNAGEAFGIFTEN I KINA

Ifølge en telegrafisk Indberetning fra den danske Legation i Peking har den nationalistiske Regering i Nanking nu ophævet den af den i Juli Maaned indførte Forhøjelse af Tonnageafgiften og besluttet at udsætte den ligeledes paabudte Toldforhøjelses Ikrafttræden paa ubestemt Tid.

RUMÆNSK SKIBSFARTSSTATISTIK

Ifølge den rumænske Skibsfartsstatistik har ialt 412 Dampskibe med en samlet Tonnage af 751,696 Tons besejlet den nedre Donau i 1. Halvaar 1927.

Af de forskellige Nationer staar Grækenland med 173 Skibe og 259,588 Tons øverst i Rækken.

Herefter følger Italien og England med henholdsvis 61 og 53 Skibe og 135,547 og 110,225 Tons.

Som Nr. 8 i Rækken staar Danmark med 12 Skibe og 24,048 Tons, og derefter følger Holland, Belgien, Norge og Sverige med mindre end 20,000 Tons.

MASKINISTEKAMENER, SOMMERTERMINEN 1927

Ved de nu afsluttede Maskinisteksamener i København, Odense og Aarhus i Sommerterminen 1927 har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 110 Eksaminander, hvoraf 99 bestod. — Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 34 Eksaminander, hvoraf 31 bestod. — Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 146 Eksaminander, hvoraf 123 bestod. — Til *Den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag* indstillede sig 51 Eksaminander, som alle bestod. — Til *Hjælpefag* indstillede sig 45 Eksaminander, hvoraf 44 bestod. — Til *Elektrotekniske Fag* indstillede sig 53 Eksaminander, hvoraf 48 bestod. — Til *Haandværksprøven* indstillede sig 147 Eksaminander, hvoraf 136 bestod.

HAVNEAFGIFTERNE I HAMBURG OG CUXHAVEN

Ved et Dekret af 30. August er de for Hamburg og Cuxhaven gældende Havneafgifter ændrede som følger:

Handelsskibe, der ankommer til Hamburg og Cuxhaven, vil have at erlægge en Havneafgift, der pr. cbm Rumindhold andrager:

- 1) For Motorskibe indtil 400 cbm netto Rumindhold 8 Guldpfennig.
- 2) For Sejlskibe 8 Guldpfennig.
- 3) For Skibe af enhver Art, der sejler paa Havne i Nord- og Østersøomraadet 8 Guldpfennig.
- 4) For andre Skibe 10 Guldpfennig.

Til Nordsøomraadet betragtes ogsaa Norge, Storbritannien og Irland og den franske Kyst til og med Le Havre som henhørende.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de forløbne 8 Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	10,743	16,976,818	8,836	12,241,118
1926:	12,544	18,430,995	8,958	13,558,542
Forskel:	÷ 1,801	— 1,454,177	— 122	+ 682,576

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	10,619	12,741,630	7,617	13,225,852
1926:	9,515	11,470,622	7,276	12,496,079
Forskel:	+ 1,104	+ 1,271,008	+ 341	+ 729,773

SKIBSAFGIFTERNE I PORTUGAL

I Lissabon nedsattes for nogle Maaneder siden en Kommission med den Opgave at undersøge Spørgsmaalet om Muligheden for Reduktion af Havneafgifterne i Portugal for derefter at fremkomme med Forslag til den portugisiske Handelsminister.

Der foreligger endnu intet definitivt om Resultatet af den paagældende Kommissions Arbejde, men det formenes, efter hvad Udenrigsministeriet meddeler, at Kommissionen har foreslaet en Reduktion, som vil omfatte Havne- og Skibsafgifter, Lodsning, Fyrafgift samt Visering af Skibenes Sundhedspas.

Det formenes desuden, at den portugisiske Konsulatsafgift paa 4 pCt. for Varer, der indføres til Portugal, vil blive reduceret.

DANSKE SEJLSKIBSREDERIERS PROTECTION CLUB

Danske Sejlskibsrederiets Protection Club afholdt i Lørdags Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Direktør P. M. Petersen, Svendborg, bød velkommen, og Skibsbygmester Jacobsen, Troense, valgtes til Dirigent.

Clubbens juridiske Sekretær, Landsretssagfører Elmquist, afgav Beretning om Clubbens Virksomhed i det forløbne Aar.

Der var ialt behandlet 31 nye Sager i Aarets Løb, hvorhos Behandlingen af 18 Sager fra det foregaaende Aar var fortsat. Af de 31 Sager, der var behandlet i Aarets Løb, var de 19 ført til Afslutning, medens 12 fortsattes.

Ialt var der siden Clubbens Stiftelse i 1923 behand-

let 214 Sager. Af disse var i 118 Sager Rederiernes Krav gennemført helt eller delvis, enten ved mindelig Ordning eller ved Proces. 66 Sager havde maattet opgives, for en Dels Vedkommende fordi det drejede sig om saa ringe Beløb, at det ikke kunde betale sig at anlægge Proces. Resten af Sagerne fortsattes.

I Clubben var der i Øjeblikket indmeldt 87 Sejlskibe. Det højeste, Clubben havde været oppe paa, var 105. Nedgangen skyldtes udelukkende Salg af Skibe til Udlandet.

Sekretæren fremlagde endvidere Regnskabet, der udviste et Overskud paa Kr. 3,022,09.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Skibsreder Erik B. Kromann, Marstal. Til Revisor genvalgtes Skibsmægler R. P. Petersen, Svendborg.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 6. September 1927.

Det vil ikke kunne undgaas, at den ugentlige Beretning i disse Spalter til Tider falder noget ensformig ud, og — mere eller mindre — kommer til at virke som Gentagelse. — Gentagelsens Kunst er som bekendt vanskelig, og dobbelt, naar man ikke kan behandle det stadigt tilbagevendende Emne frit, give Fantasi og Pennen frit Løb, men saa nøje som muligt maa holde sig til Fakta, og ikke give efter for enhver Trang til Udmykning og Overdrivelse eller det modsatte.

Efter denne for Læseren mindre opmuntrende Ouverture gaar vi over til en nærmere Omtale af de forskellige Markeder i Ugens Løb. — Der er ingen Overraskelser at berette om, hverken gode eller daarlige. I sidstnævnte Kendsgerning ligger allerede for den erfarne og nøjsomme Reder en vis Tilfredsstillelse. Ledende Blade indenfor Erhvervslivet i Ud- og Indland er for en stor Del af den Mening, at Bladet nu er ved at vende sig, med andre Ord: vi skulde gaa bedre og lysere Tider i Møde. Saa vist som Skibsfarten er afhængig af Erhvervslivets gode Trivsel, er ingen mere end Skibsfartens Mænd interesseret heri, og det maa haabes, at samtlige Optimister maa faa Ret og lidt til. At tage noget for givet er imidlertid forkasteligt, navnlig nu efter Krigen med dennes vedvarende direkte og indirekte vidtrækkende Følger. Hvor varsom man skal være, naar det gælder om at løfte Sløret blot for den nærmeste Fremtid ses næppe bedre, end naar erindres om den pludselige og voldsomme Kronestigning, der paa faa Maaneder bragte vor svindsottige Krone i Pari umiddelbart efter, at kloge Hoveder havde anset dette for ganske utænkeligt indenfor det samme Antal Aar, som det tog Kronen Maaneder at genvinde sin fulde Glans i, ja, til Trods for, at der fra mange Sider blev foreslaaet og ventet en Nedsikring af Kronen som uundgaaelig og tvingende nødvendig.

TRÆLASTMARKEDET

Dette Marked er — Sandheden i Ære — ikke opmuntrende for Tiden. Tilgangen af Baade er vedblivende stor, og Ordrene kommer kun sparsomt frem. Befragterne ved dette og søger at udnytte Situationen, og til Tider med Held. — Der er dog næppe Grund til Nervøsitet, idet — efter alle Solemærker at dømme — endnu store Kvantiteter skal afskibes i Aar. Møllerne har næppe Raad til at lade een Standard ligge over til næste Aar, saa længe den kan sælges og afskibes iaar. Hertil kommer, at Saisonen mod Forventning aabnede sent, hvorimod der intet er til Hinder for, at den kan slutte tidligt, og mange Redere søger hvert Aar tidligt paa andre Kanter, navnlig naar Markedet er vigende.

Af Afslutninger anfører vi:

530 stds. D.B. 60 pCt. Boards, 1 Kemi/Grimsby, 1/10', 50/6d. net. 600 stds. DBB Råfsö og Raumo/London, 15/9', 43/6d. net. 650 stds. DBB Kotka og Pernöviken/London, 15/9', 43/6d. net. 700 stds. DBB Kotka/London, 42/6d. net., prompt. 700 stds. DBB Kaskö/Antwerp, 42/-. 700 stds. DBB Munksund/Antwerp, 46/-. 980 stds. DB 60 pCt. Boards min. 1", Hernösand/le Havre, 42/-. 500 stds. DBB Skellefteå/London, 1/9, 47/- net.

800 stds. Baad blev refuseret til 40/- fra 2 Wiborg til Antwerpen, og Befragterne faar forhaabentlig Lov at vente, til de betaler mindst denne Rate. — Ekspeditionerne i A. er som Regel daarlige, naar det drejer sig om Trælast, og Ind- og Udsejlingen af Trælastdokkerne tidsspildende og besværlig. I Tilgift er Sammensætningerne til Belgien som Regel just heller ikke i Redernes Favør.

HVIDEHAVET

er næsten uden Liv, i hvert Fald for Septembers Vedkommende, og 800 og 1600 stds. Baade tog henholdsvis 62/- og 75/- fra Archangel til henholdsvis Bremen og New York.

KUL, COKES ETC.

Markedet er fortsat fast, hvormed dog ikke er sagt, at en Bedring er upaakrævet. Afslutningerne taler for sig selv, bl. a.:

1500 Tons Cokes, Rotterdam/Malmö, 8/9d. 1000 Tons Cokes, Tyne/Middelfart, 9/6d. 1900 Tons Kul Forth/Aarhus, 10/9', 72/3 Dage, 6/1½ d. 2500 Tons Kul Tyne/Randers, 5/9d., 500 Losning. 3000 Tons Kul Tyne/København, 5/-. 3300 Tons Kul Tyne/Malmö, 5/6d. 2300 Tons Kul Tyne/Fredrikshald, 6/3d. 2700 Tons Kul Danzig/Gefle, 12/9, 108/900, 5/4½d.

MIDDELHAVET

Udgaende Kulrater var og er vedblivende faste, men Befragterne krymper sig ved at honorere Redernes rimelige Krav, og der kommer derfor kun forholdsvis faa Afslutninger i Stand, selv til Vestitalien, der atter var den bedste Aftager. Der betalles bl. a.:

11/- 5000 Tons Forth/Venedig. 11/6d. 7300 Tons Forth/Port Said (prompt). 10/- 4000 Tons Forth/Port Said. 11/4½ 2700 Tons Tyne/Messina-Reggio. 9/- 7500 Tons Cardiff/Vestitalien, prompt.

Hjemgaaende udviser Markedet ingen Sensationer. Donau betalte op til 16/6d. for forholdsvis større Baade paa berth Basis Continentet, September, men Ugen sluttede med ringe Aktivitet herfra. Fra Rusland sluttedes en enkelt Baad paa 3500 Tons til U.K. til 14/-, option Bordeaux/Hamburg, 6d. mindre, 20/9 Annull. og 5000 Tonner til 13/9d. — 13/3d. henholdsvis i samme Termin. En Del Frugtlaster pr. September/Oktobre

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

25 Aars Jubilæum

Lodsformand *Jens. S. Hørby* ved Esbjerg Lodseri kan Torsdag den 15. ds. holde 25 Aars Jubilæum i Lods væsenets Tjeneste.

Lodsformand Hørby er født paa Fanø. Han blev sendt til Søs lige efter sin Konfirmation, gik alle Grader igennem, og var en dygtig Skibsfører, da han for 25 Aar siden opgav Førerpladsen paa en af Konsul Lauritzens Dampskibe for at blive »Esbjerg Lods«.

Nu er han den Lods, som har været længst ved Esbjerg Lodseri, og er særlig godt anset.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Lørdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Siljestad«, Værftets Byggenummer 350, bygget for Regning Klaveness Dampskibsaktieselskab, Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 375'—0" × 53'—6" × 36'—0", og Bæreevnen er ca. 7800 Ts. d. w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der udvikler ca. 3000 I. H. K.

All Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

Firmaet Fester & Andersen

meddeler, at Hr. *Jørgen A. Rasmussen*, der i 10 Aar har været ansat i det kendte københavnske Rederifirma *R. A. Robbert*, fra 1. August er indtraadt som ansvarlig Medindehaver af Firmaet *Fester & Andersen* i dets Kul- og Skibsagenturafdeling.

Forlis i Østersøen

Den sidste Storm i forrige Uge over Østersøen har, efter hvad der nu er fremkommet, krævet en Del Ofre. Ved Ronnviz er en svensk Skonnert med Kølen i Vejret drevet i Land. Besætningen var bleven reddet af en Damper. En anden svensk Skonnert, »Orion«, strandede ved Naasrücken. Skibet, der var paa Rejse fra Greifswald til Oslo, er blevet indbragt til Stralsund i læk Tilstand. I Søen er der fundet en Del Vragrester, som menes at hidrøre fra Skonnerten »Sturmvogel«, der var kæntræt udfør Rügemwalde. Besætningen fra dette Skib savnes og er antagelig druknet.

(Fragtmarkedet fortsat.)

udbydes til betydeligt bedre Rater end sidst, saaledes: 23/9d., 22/6d., 22/3d., 22/ og 21/6d. pr. 100 Cbf. for henholdsvis 70-, 80-, 90-, 100- og 110 Tusinde Cubikfods Baade. Salt udbydes rigeligt fra Spanien, Italien og Afrika til Skandinavien og Island, og Ore beskæftiger mange Baade til de sædvanlige lave Rater.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal — omend stadig primus-motor — faldt en Overgang lidt af, grundet paa det store Udbud af navnlig ballastgaaende Tonnage, men rettede sig snart igen, dog ved en begrænset Omsætning. Der betales indtil 16 og 17 cents for 7000 Tonnere til Hamburg pr. September mod først paa Ugen 15½ cents samme Størrelse og Termin. Til det vestlige Middelhav betales 18½ cents, September, Basis 1 Havn, 20 cents Oktober og 20½ c. primo November og op til 22¼ cents for 6000 Tonner til Piræus, 10/10 Annullering.

Gulften tog først paa Ugen en Del Tonnage, bl. a. 3000 Tonner for Oliekager til 4 danske Havne, 2. Halvd. d. M. Doll. 6,40, 4000 Tons Korn Antwerpen/Rotterdam, 16 cents, samme Position. Trælast til 4 Lossepladser Sydafrika, vanlig Range, betalte 143/9d. for ca. 1500 standards Baad, November. — Nord Pacific var ubetinget fast, og lagde i et enkelt Tilfælde 3d. paa de sidste betalte 35/-, idet 7000 Tonner opnaaede 35/3d. pr. November til U.K./Cont.

SYDAMERIKA

La Plata fortsatte fast som i forrige Uge, omend Omsætningen ogsaa her var ret begrænset, og Ugen sluttede stille. Fra Santa Fé betales for handy size Dam-

Stabelafløbning ved Odense Staalskibsværft

Lørdag den 3. September Kl. 2 satte Odense Staalskibsværft ved *A. P. Møller* sin Nybygning Nr. 27 paa Vandet.

Det er det andet Tankskib, Værftet har bygget, og det bygges for Regning Skibsreder *Christian Haaland*, Hauge-sund, Norge, der i Forvejen har en betydelig Tankskibstonnage.

Skibet har følgende Dimensioner:

Længde 389'—6"

Bredde 55'—0"

Dybde 30'—8"

og vil paa Klassens Fribord komme til at laste ca. 8,200 Tons.

Afløbningen foregik glat og overværedes af Rederiets Repræsentanter, Kaptajn *Holme* samt Ingeniør *Johannessen* og forskellige Gæster, og Skibet blev ved Afløbningen døbt med Navnet »Nyholm«.

Efter Afløbningen forhaledes Skibet hen til Monteringskajen, hvor man straks gaar i Gang med at gøre Skibet færdigt.

Som Fremdriftsmaskineri bliver installeret 2 Stk. Burmeister & Wain Dieselmotorer, der vil være i Stand til at give Skibet en Fart af ca. 11½ Mil.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til det største Skib Værftet har i Ordre, nemlig et 12,000 Tons Tankskib til Rederiet *A. P. Møller*, København.

Strandet

Stockholmdamperen »Mirabella« paa Rejse fra Ilhoes til New York med 36,000 Sække Kakaobønner, er strandet ud for Afgangshavnen paa Brasiliens Kyst. Damperen er ikke læk, men dens Stilling er kritisk. »Mirabella« er paa ca. 3000 Tons.

Stormulykken ved New Foundland

Der har som omtalt i vort sidste Nr. for kort Tid siden raset et hæftigt Uvejr over New Foundland. »Ærø Avis« oplyser, at der nelop i disse Dage laa en Del Marstalskibe ved New Foundland, og at der nu foreligger beroligende Efterretninger fra dem alle. Kun 3m Sk. »Nauta«, Kapt. Knudsen, var ude i haardt Vejr og mistede det ene Anker samt 50 Favne Kæde. Skibet har været paa Grund, men er atter kommet flot.

Nye Ordre til Helsingør Skibsværft

Helsingør Skibsværft har i disse Dage modtaget en Bestilling fra *Sveabolaget* i Stockholm paa 2 Dampere, hver

pere 25/6 og 25/3d. for henholdsvis 30/9' og 10/10' Annull., Antwerpen/Hamburg, med vanlige Reduktioner for Komplettering længere nede paa Floden.

I Kulfragterne ud fra Europa er der ingen Bedring, end ikke for mindre Baade. For 8000 Tons Motorskib tilbydes max. 7400 Tons Wales/Buenos Aires, Montevideo eller Bahia Blanca til max. 13/-, og Grangemouth og Wear/Montevideo sluttedes til 13/4½d., efter at Befragterne faa Dage forinden forgæves bød 13/6d. Fra Vestsverige udbydes 4500 Tons Brosten til Rosario og Santa Fé til 17/- og 19/ henholdsvis, hele Fragten forudbetalt, 500/400.

ØSTEN

Vestaustralien tog en enkelt Baad, en prompt 6000 Tonner, der accepterede 35/ til U.K./Cont. De 27/-, som sidst opnaaedes fra Sydafrika, fristede mange Redere, og Resultatet af et alt for rigeligt Udbud af ballastgaaende Tonnage var, at Befragterne blev reserve-rede, og Raten veg til 25/6d. November og 25/- 31/10' Annull. Forinden var 6000 Tonner dog sluttet fra Beira til 27/6d. 10/10' Annull. Indien var uden videre Liv, i hvert Fald for Trampbaade.

TIME-CHARTER

Der sluttedes bl. a.:

2600 Tonner, New Foundland/Middelhavsart, Levering N. F. primo Oktober, 12/-. 3000 Tonner 1 Rundrejse, Canada/Vestindien, Doll. 1.65. 3500 Tonner Europæisk Fart, inkl. Hvidehavet, 6 Maaned, 4/-. 1800 Tonner Nord-Østersøfart, 4 Maaned, 7/4d.

ADGANGEN TIL NAVIGATIONSSKOLERNE

Under 1. ds. er der ved kgl. Anordning fastsat følgende Regler angaaende den Søfart, som kræves af den, der vil indstilles til Styrmandseksamen.

§ 1.

Den, der vil indstilles til Styrmandseksamen, skal godtgøre, at han efter det fyldte 15de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar, hvoraf mindst 1½ Aar i søgaaende Sejlskib.

§ 2.

Til den forlangte Fartstid kan alene medregnes Søfart, der er foregaaet med Skib af 40 Tons Brutto eller derover i Fart hovedsagelig over aabent Hav eller langs ubeskyttet Kyst.

Fartstiden skal være effektiv Fartstid. Naar ikke særlige Grunde taler derimod, kan dog Søfarten med et Skib beregnes som det Tidsrum, Udmønstringen udviser uden Hensyn til den Tid, Skibet maatte have ligget i Havn. Tjeneste i Skib under Oplægning eller Ombygning og lign. kan ingensinde medregnes.

Tjeneste ved Til- eller Afrigning af Sejlskib kan, naar saadan Tjeneste finder Sted i umiddelbar Tilslutning til henholdsvis Paa- eller Afmønstring fra Skibet, efter Omstændighederne medtages ved Beregningen af Fartstiden; dog kan der i intet Tilfælde herfor medregnes udover ialt 2 Maaneder i den samlede Fartstid med Sejlskib. Sædvanlig Tjeneste i Fyrskib eller lign. anses ikke som Søfart.

Som Sømandstjeneste anses ordentligvis den egentlige Dækstjeneste, saasom Tjeneste som Dæksdreng, Ungmand, Letmatros, Matros o. s. v. samt for Sejlskibes Vedkommende desuden Tjeneste, der for en væsentlig Del er knyttet til Dækstjenesten, saasom efter Omstændighederne Tjeneste som Kok, Tømmermand og Sejlsmager. Lige med Sømandstjeneste i Sejlskib anses Sømandstjeneste i Sejlskib med Hjælpemaskine.

§ 3.

Mindst 9 Maaneder af Sømandstjenesten i søgaaende Sejlskib skal være Tjeneste som Matros. Som Matrostjeneste anses Tjeneste, ved hvilken den paagældende har været paamønstreret under Betegnelsen Matros, Baadsmand eller hvilkensomhelst anden dansk eller udenlandsk Betegnelse, der tilsigter at angive, at Indehaveren forudsættes at kunne udføre ethvert almindeligt forefaldende Arbejde henhørende til Dækstjenesten; efter Omstændighederne kan Tjeneste som Sejlmager eller Tømmermand henregnes til Matrostjeneste. Indtil 5 Maaneder af den forlangte Matrostjeneste skal anses fyldstgjort ved Tjeneste som Letmatros i Sejlskib i oversøisk Fart eller anden Fart, der i saa Henseende findes at kunne sidestilles med den oversøiske Fart.

§ 4.

Tjenestetid som Lærling eller Kadet i søgaaende Skib hørende til Søværnet anses som Sømandstjeneste i Dampskib.

Tjenestetid som Elev i søgaaende Skoleskib anses iøvrigt som Sømandstjeneste i Overensstemmelse med de foranstaaende Bestemmelser og de nærmere Regler, som Ministeren for Industri, Handel og Søfart derom fastsætter ved Godkendelse af Undervisningsplan for saadant Skib.

§ 5.

Ved »Sejlskib med Hjælpemaskine« forstaaes et Skib eller et Fartøj, der til Fremdrivning benytter saavel Maskinkraft som Sejl, men dog efter sin Bygning og Rigning paa forsvarlig Maade kan navigeres ved Sejlkraft alene.

Alle nærmere Forskrifter angaaende den i § 1 omhandlede Søfart saa og om Rækkevidden af de i denne Anordning iøvrigt indeholdte Regler fastsættes af Ministeren for Industri, Handel og Søfart.

ARBEJDERASSURANCE I PORTUGAL

Efter portugisisk Lov er Arbejdsgiveren ikke forpligtet til at assurere Arbejderne, naar han selv vil tage Risikoen. Der skulde saaledes ikke være nogen Tvivl om, at et Rederi ikke kan tvinges til at assurere i Portugal, og der har i Almindelighed heller ikke været nogen Vanskeligheder, naar Kaptajnen har indleveret en Garantiskrivelse fra sin Indemnity Klub. I Lissabon har alle Kulimportører i Aarevis akcepteret disse Garantiskrivelser uden Vanskeligheder, og det samme har stort set været Tilfældet i Oporto.

Nordisk Skibsrederforenings Agent i Lissabon rapporterer imidlertid, at Kulfirmaet *E. Rau Ltd.* ikke længere vil tage Hensyn til Garantibrevene men fordrer, at Skibene skal tegne Arbejderassurance i et portugisisk Selskab. Straks da Agenten fik Rede paa Firmaets forandrede Optræden, henvendte han sig til det for at forsøge at komme til en mindelig Ordning. Firmaet holder imidlertid paa sit og søger ogsaa at faa Tilslutning fra andre Importører. Firmaet hævder, at det som Mellemmand mellem Lossearbejderne og Rederiet og ogsaa som Skibets Agent, idet Skibene efter Certepartierne er konsigneret til det, løber Risiko for at blive draget til Ansvar, hvis Rederiet ikke skulde opfylde alle sine Erstatningsforpligtelser ved eventuelle Ulykker. For at undgaa nogen saadan

Risiko insisterer Firmaet derfor paa, at Skibene skal assurere Arbejderne i et i Lissabon autoriseret Assuranceselskab. Efter Loven bortfalder nemlig kun da alt Ansvar for Arbejdsgiveren, naar Assurance er tegnet i et saadant portugisisk Selskab.

Agenten har nu sammen med Repræsentanter for flere engelske Klubber henvendt sig til en af de mest ansete Advokater i Lissabon. Advokaten er af den Mening, at ingen kan tvinge Rederne til at assurere i Lissabon. Advokaten skal nu udarbejde Koncept til en Skrivelse, som derefter vil blive indsendt til de portugisiske Myndigheder, under hvem disse Erstatningsspørgsmaal henhører.

Assurancepræmie er nu ganske vilkaarligt af Firmaet debiteret 4 Skibe, hvis Rederier er i Forbindelse med Foreningen.

Den henstiller til alle Redere, som har Skibe i Fart paa Portugal, at de udtrykkelig gør Agenterne opmærksom paa, at de leverer Garantiskrivelser fra deres Ansvarsklub, og at de ikke vil gaa til dobbelte Udgifter med Assurance i Portugal. Skulde Skibene da alligevel blive belastet med Assurancepræmie, bør dette rapporteres til Foreningen, saaledes at den kan søge at hindre, at Kulimportørerne faar gennemført denne nye Skik.

(Fortsat fra 530)

paa ca. 2000 Tons Dødvægt, at levere henholdsvis 1. Maj og 15. Juni 1928.

Begge Skibe indrettes med Frysemaskiner og Kølerum til 800 Tons Flæsk og andre Landbrugsprodukter, idet de skal gaa i Eksportfart mellem Skaane og England. Farten bli-

ver omkring 12 Knob, og hver Baad indrettes til at medtage 12 Passagerer.

Værftet har ialt bygget 7 Dampere til Selskabet og bygger i Øjeblikket paa den 8., Dampere *Warjo*, der ventes afleveret i en nær Fremtid.

POSITIONSLISTE PR. 5. SEPTEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Blyth 3.9.

s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, pass. Lødingen 1.9. p. R. t. Kings Lynn.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 3.9.
s.s. *Alfred Hage*, afg. London 6.9.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Almeria 4.9.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Ellesmere 1.9.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Cap Verde 17.8. p. R. t. Sydney.
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Randers 4.9. til Rotterdam.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 2.9. til Bahia.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Baltimore 30.8. til Rotterdam.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Singapore 30.8. til Hongkong.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Yxpila 3.9.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Victoria B. C. 22.8.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Makslahti 4.9.
m.s. *Australien*, Christensen afg. Brisbane 21.8. til Vladivostock.
s.s. *Axel*, Kanstrup, pass. Fair Isle 4.9. p. R. t. Kbhvn.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann«

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering

Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182

M.S. »Frederik Fischer« 220 T. d. w. ell. 75 Stds.

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. „ALFRED“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HADERSLEV

J. C. HANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HADERSLEV

Agent for:

Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 36

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243 · 12443 · 12843 · Statstlf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for I ferrer Helsi: g & Grimm, Riga, Libau, Windau

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION · ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provens Nr. 6 · 16 · 68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

SVENDBORG

C. V. PETERSEN, SVENDBORG
SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Spedition- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

B

- s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Makslahti 30.8.
 s.s. *Birthe*, Christensen, pass. Hirtshals 5.9. p. R. t. Trångsund.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. W. Hartlepool 3.9.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Dungeness 3.9. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank Albany WA 23.8.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Larne 2.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Dreysen afg. Pernau 2.9. til Hull.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Cardiff 3.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Grimsby 4.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Vilvorde 28.8.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 4.9.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Danzig 5.9. til Manchester.
 s.s. *Brynhild*, Huus afg. Barntisland 2.9. til Malmø.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Hampton Roads 19.8.

C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Cardiff 11.8. til Bahia Blanca.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 3.9. til Portland.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Finland 30.8.
 m.s. *Christian*, Simonsen pass. Fair Isle 27.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. St. Vincent 31.8.
 s.s. *Cimbria*, Henriksen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Rotterdam 3.9.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Brest 23.8.

D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Rufisque 5.9. til Bordeaux.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 3.9.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Middlesbrough 2.9.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Aarhus 4.9.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 4.9. til Suez.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Boston 3.9.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 4.9.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

- s.s. *E. M. Dalgas* afg. Aarhus 2.9.
 s.s. *Ebro*, Ankersø, oplagt.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Melilla 5.9. til Oran.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. London 3.9.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Beckton 2.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Beckton 3.9.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Gijon 2.9.
 s.s. *Enigheden*, Lauritzen, pass. Kieler Kanal 31.8. p. R. t. Newport.
 s.s. *Energi*, Christensen, pass. Kieler Kanal 3.9. p. R. t. Newport.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Holtenau 4.9.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Wiborg 4.9.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Sables D'Olonne 3.9. til Grangemouth.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Borch Clausen, ank. Barry 24.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Manchester 4.9.
 s.s. *Estonia*, Skjoldam afg. Cherbourg 29.8. til Halifax.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

- s.s. *Falken*, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.

- m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Gibraltar 30.8. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. London 6.9.
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, ank. Holbæk 6.9.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserve-skib for Exporten.
 s.s. *Fiona*, Falk, Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Singapore 3.9. til Bangkok.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. East Greenwich 3.8.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, pass. Honningsvaag 2.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Voldborg, afg. Oslo 27.8. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 1.9.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Kbhvn. 3.9. til Port Talbot.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, pass. Holtenau 5.9. p. R. t. London.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 3.9.

H

- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen afg. Bjørneborg 2.9. til Sharpness.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Wiborg 31.8.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 3.9.
 s.s. *Halfdan*, ank. St. Nazaire 3.9.
 s.s. *Halland*, *Hause Petersen*, ank. Skellefteaa 4.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Las Palmas 2.9.
 s.s. *Hans Tausen*, pass. Kbhvn. 5.9. p. R. t. Irmingham.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Odense 4.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 1.9. til Kbhvn.
 s.s. *Henning B*, Jørgensen pass. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 1.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 5.9. til Kbhvn.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Danzig 30.8. til Liverpool.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

- s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. London 30.8.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 3.9.
 s.s. *Inga*, Jensen, afg. Leningrad 4.9. til Aberdeen.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Trangsund 5.9. til London.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 3.9.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Antwerpen 26.8.
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Shanghai 1.9. til Kobe.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Antilla 1.9.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Garston 24.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 3.9.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Galveston 4.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Hamburg 4.9.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 5.9.

K

- s.s. *Kai*, Christensen, afg. Kotka 5.9. til Björkö.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Leningrad 3.9. til Cardiff.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 5.9. til Danzig.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Houston 3.9.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Falmouth 3.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Aarhus 30.8.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Martinsen, ank. Antwerpen 2.9.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Panama Kanal 30.8. p. R. t. Caleta Coloso.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. September 1927.

London	18,16	Madrid	63,20
New York	374,00	Amsterdam	150,00
Berlin	88,95	Stockholm	100,35
Paris	14,80	Oslo	98,10
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,20	Prag	11,10
Rom	20,45	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERRMANN, Amaliegade 34.

KIEL

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITEDTELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON, E.C. 3.
LAMBERT STOCK, LONDON**FILIALER:**

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte
Newport, Mon., 131, 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	} 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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

RENSBURG

LONDON

NYBYG-
NINGEROMBYG-
NINGER**NOBISKRUG SKIBSVÆRFT
RENSBURG**Fragtdampere, - Fiskebampere,
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-
tere, Fartøjer, Pramme, Pontoner**OMBYGNINGER-NYBYGNINGER
REPARATIONER**

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovia · Borgå · Helsingfors
Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyted · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Ypila · Brahestad · Uleåborg & Hankkudaa · Kemi · Torneå

HELSINGFORS

DANZIG

**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kulekспорт.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

**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, Løfteevne 46,000 T.

En " " " " " 511 " " " 20,000 "

En " " " " " 550 " " " 14,000 "

En " " " " " 180 " " " 8,000 "

En " " " " " 420 " " " 4,500 "

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGRAM-ADR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708
WILTON, ROTTERDAM

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGSTAgent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København 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.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOF 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Føltalkontor: HANGO

Skibredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

L

- s.s. *Lars Kruse*, ank. Firth of Forth 31.8.
s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Hull 14.8.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Dundee 1.9.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, Hansen, afg. Kbhvn. 3.9.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 30.8. til Kbhvn.
s.s. *London*, Caspersen, afg. Kristinestad 5.9.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 29.8. til Kbhvn.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 4.9.
s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
s.s. *Maja*, Kolster, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kbhvn. 4.9.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Kbhvn. 3.9.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. London 26.8.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Wasklot 2.9.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. London 3.9.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 26.8.
m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Wilhelmshaven 4.9.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Pernau 2.9.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. Kbhvn. 4.9.
s.s. *Moen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

- s.s. *N. F. Højding* afg. London 6.9.
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Cape Town 28.8.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Grangemouth 4.9.
s.s. *Nevada*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 1.9.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Hause Petersen, pass. Lødingen 4.9.

O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Kbhvn. 3.9.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Cardiff 6.9. til Sydamerika.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Kbhvn. 3.9.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 3.9. til Kbhvn.

P

- s.s. *P. Madsen*, pass. Skagen 1.9.
s.s. *P. N. Damm*, afg. Rotterdam 1.9.
m.s. *Panama*, Væring, ank. San Francisco 2.9.
s.s. *Parana*, Lund, ank. London 1.9.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Timecharter.
m.s. *Peru*, Borch, afg. Tegal 31.8. til Hongkong.
s.s. *Phoenix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Danzig 2.9.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Aarhus 31.8. til Torneå-Kemi.
s.s. *Polenia*, Topp, afg. Cadiz 4.9. til Cowes.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerp-Dunkerque Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Malmø 2.9.

R

- s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Huusum, ank. Grimsby 3.9.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Garston 23.8.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Struer 5.9. til Sas de Gand og Rieme.

- s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 29.8. til Nyborg.
s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 29.8. til Nyborg.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Reykjavik 3.9. til Tyne.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Havre 5.9. til Dunkirk.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 31.8. til Suez.
m.s. *Siam*, Frandsen, afg. San Francisco 25.8. til Panama Kanal.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 3.9.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Himango 2.9.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rouen 31.8.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 31.8.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Barry 3.9.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 5.9. til Rieme.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Korsør 1.9.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Garston 29.8.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Skagen 4.9.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 2.9.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Tyne 1.9.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Timecharter.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 5.9. til Manchester.
s.s. *Svava*, Bastholm, ank. Zaandam 5.9.
s.s. *Svend Pii*, pass. Kbhvn. 3.9.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Leningrad 25.8.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Archangel 30.8.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *T. M. Werner*, afg. Korsør 3.9.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Odense 3.9.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 3.9.
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Yokohama 31.8.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 30.8. til Kbhvn.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense, Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 3.9. til Danzig.
s.s. *Tjaldur*, oplagt.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 2.9.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hamburg 2.9.
s.s. *Trondhjem*, Andersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Genua 5.9. til Livorno.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Burntisland 3.9. til Kalundborg.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 2.9. Dunkirk.
s.s. *United States*, afg. Kbhvn. 2.9. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Hamburg 2.9.

V

- s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Reval 3.9. til Amsterdam.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 1.9.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Kbhvn. 4.9.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Immingham 3.9. til Kalundborg.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kotka 2.9.
s.s. *Viborg*, Dessing Sørensen, ank. Cardiff 2.9.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 4.9. til Danzig.
s.s. *Vidar*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, Rapp. 39° 15' N 50° 50' V 24.8.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Gdynia 5.9. til Aarhus.

Y

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

Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Philadelphia 30.8.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Utsire 2.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

PILLALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

TM.: 1535 · 5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

★

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Varo«,
Vickers Størnærtsolie Nsox og Nsox D.

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helnup 1619
Værkf. Dannisee
Øbro 4198
Kirsteinsgade 7.

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning
og Rustbankning

Telefon
Kontor 8712
—
Amaliegade 41.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskine

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**,
er syrefri og renser ufejlbarlig.

Benyt vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

DANSK SØFARTS TIDENDE

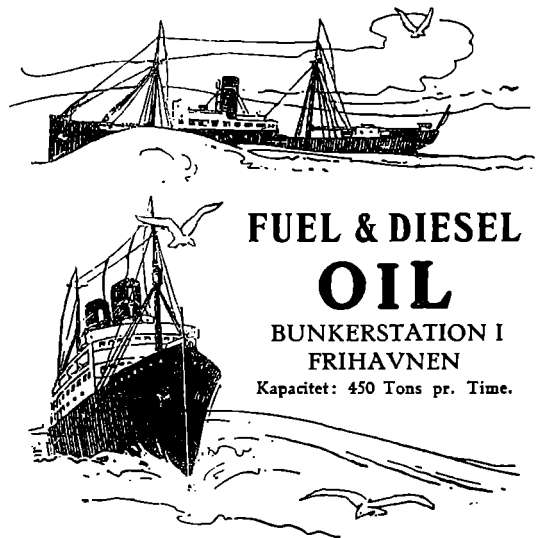
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ENEFORHANDLING OG LAGER

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

BP BRITISK PRODUKT BP



FUEL & DIESEL
OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

Amaliegade 22. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

K I E L - K A N A L
(KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerssen & Co.

RENSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikater af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901 · 6885 · 6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg fra James Howden & Co.

GLASGOW

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse: DAMOTIA

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT-FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages

ALLE ARTER FORSIKRINGER

til de billigst mulige

Premier

★

AKTIEKAPITAL

6 MILLIONER KRONER

FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8

TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 38

FREDAG 16. SEPTEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVN OG HAMBORG

I vort sidste Nummer bragte vi en Artikel, hvori der toges til Orde for en Samvirken mellem Redere og Købmænd med det Formaal at søge den ikke ringe Del af Danmarks Import, der nu gaar over Hamborg, ført direkte til danske Havne. Dagbladet »Børsen«, hvori den nævnte Artikel fremkom, har senere henvendt sig til en Række af de i Spørgsmaalet interesserede Mænd, der har udtalt sig til Bladet om Sagen.

Vi skal nedenfor bringe et Uddrag af et Par af de paagældende Indlæg indsendt af Direktøren for Københavns Havn Kommandør *Th. Borg* og Direktøren for Københavns Frihavn, Kaptajn *J. F. Bergsøe*.

Havnedirektøren udtaler bl. a.:

Det i Artiklen omhandlede Forhold, at en større Del af den her til Landet bestemte Import, og det gælder vel særlig Kornvarer, ikke føres fra Afskibningsstederne direkte til Landets Hovedhavn for der at omlades i mindre, helst danske Fartøjer, men for en stor Del omlades i en udenlandsk Havn, er selvfølgelig saa forkasteligt, at alle gode Kræfter bør kunne samles om en Ændring af dette Forhold. Som i Artiklen paavist betyder det sikkert et stort nationaløkonomisk Tab for Landet, og det er forstaaeligt, men ikke smigrende for os, at man i Hamborg undrer sig over, at danske Importører foretrækker Omladningen i Hamborg fremfor f. Eks. i Københavns Frihavn, der i teknisk Indretning og Lossehastighed under samme Forhold meget vel kan maale sig med Hamborg, og som i Retning af Prisbillighed er langt at foretrække for Hamborg. Hvori ligger da Aarsagen til det bestaaende skæve Forhold? I de legale Havneafgifter, Arbejdspenge eller Pakhusleje ligger det ikke, men formentlig i for høje Fragtsatser paa danske Havne eller i andre Omstændigheder, som jeg ikke formaar at efterspore.

Efter at de Skibe her i Havnen paahvilende Afgifter siden den 1. Juli 1923 har været Genstand for en stadig Nedsættelse (pr. Reg. Ton Netto saaledes fra 45 Ø. til 15 Ø. og for losset og ladet Gods fra 30 Ø. til 16 Ø. pr. Ton), ligger Forholdet eksempelvis saaledes, at et Skib paa 890 N.R. Tons, der indkommer for at losse 1000 Tons Stykgods eller Korn, i Hamborg betaler en Havneafgift paa 2064 Kr. 80 Ø. (Kurs 89) og i København 293 Kr. 50 Ø. eller fordelt paa hele Ladningen ca. 1 Kr. 77 Ø. mindre pr. Ton.

Der er i øvrigt et andet Forhold herhjemme, som er lige saa skævt, og som det kan have sin Interesse at paapege med det samme. Det er dette, at man lader de store Skibe gaa rundt til flere Havne for i hver Havn at losse en Del af Ladningen. Det betyder for de paagældende Skibe forøgede Udgifter, baade direkte og indirekte, i Modsætning til, hvis det store Skib i en enkelt Havn faar en hurtig Ekspedition og derefter atter kan søge ud paa Fragtmarkedet, hvad der maa have Interesse for Rederne, særlig under de for Skibsfarten herskende, mindre gunstige Forhold.

Som Eksempel paa saadanne forøgede Udgifter kan anføres, at et Skib paa 3000 Reg. Tons Netto, der loser 6000 Tons Ladning i København, betaler en Havneafgift der af ialt 1410 Kr. — Losser det kun 3000 Tons i København, bliver Havneafgiften der 930 Kr., men for hver Provinshavn, der anløbes for Losning af en Del af den resterende Ladning, forøges Skibets Udlæg til Havneafgifter med ca. 1500 Kr. — Losser det saaledes foruden i København i 3 Provinshavne, bliver den samlede Havneafgift 930 Kr. plus ca. 4500 Kr., eller i alt ca. 5400 Kr. mod som ovennævnt 1410 Kr. i København. Men hertil kommer Tidstab, forøgede Lods- og Bugserafgifter m. m., saaledes at Skibet med en Fragnedsættelse paa 2 Kr. pr. Ton maatte kunne se sin Fordel ved at losse hele sin Ladning i København.

Det kan endvidere oplyses, at man for at formindske Udgifterne ved Omladning her i København siden 1. Juli 1926 har nedsat Vareafgiften for Omladningsgods til Halvdelen, saaledes at den f. Eks. for uformalede Kornvarer i saadanne Tilfælde kun andrager 25 Ø. pr. Ton, samt at Københavns Frihavns-Aktieselskab siden Begyndelsen af indeværende Aar har nedsat Betalingen for sit Arbejde ved direkte Omladning af Korn- og Foderstoffer til Halvdelen, saaledes at den nu kun andrager 36 Øre pr. Ton.

Som det vil ses, er der i København allerede bragt meget betydelige Ofre for at drage Omladningstrafikken hertil.

Direktør for Københavns Frihavn, Kaptajn Bergsøe udtaler bl. a.:—

Hvad angaar Spørgsmaalet om den naturligeste Maade, hvorpaa den oversøiske Import til et Land bør foregaa, mener jeg, at denne rettest etableres over Landets bedste og billigste Havn, hvorfra saa mindre Skibe, saavel Dampere som Sejlere, fordeler Varerne til mindre Havne. Det, som herhjemme er blevet praktiseret, at lade Oceanbaadene gaa rundt til flere Havne for at losse mindre Partier i hver Havn er i hvert Tilfælde økonomisk forkasteligt, da det store kostbare Skib mister uforholdsmæssig megen Tid og maa betale store Havneafgifter i hver enkelt Havn, ligesom det er forbundet med en vis Risiko at besejle de mindre Havne med deres snævre Sejlløb.

At et Land overhovedet anvender en udenlandsk Havn som Omladningshavn, hvorfra Varerne fordeles til eget Land er selvfølgelig imod Landets egne Interesser.

Trafikken søger altid den billigste Vej, og ser man paa Omkostningerne ved Omladning i København og i Hamborg, andrager de (Havneafgifter og Losseomkostninger) for et Skib i Københavns Frihavn kun ca. Halvdelen af Omkostningerne i Hamborg, og det er saaledes ikke Omladningsomkostningerne i København, som virker hindrende for Trafikstrømmen og frister til at anvende Hamborg.

Som antydet i det første Indlæg, spiller Fragternes Størrelse til og fra Omladningshavnene en af-

gørende Rolle, og det maa da haabes, at Forholdene maa udvikle sig saaledes for Skibsfarten paa Danmark, at den maa kunne byde lige saa favorable Fragtbetingelser over København som over Hamborg.

I Sverige har man haft det samme Forhold at slaas med, idet Hamborg ogsaa af svenske Købmænd i udstrakt Grad benyttedes som Omladningshavn, men ved en fornuftig Samvirken mellem Redere og Købmænd er det lykkedes at faa gennemført en saadan Ordning, at Importen i Hovedsagen nu sker direkte til de svenske Havne uden nogen Omladning i Hamborg.

HAVNETAKSTERNE I SVENDBORG

Svendborg Byraad har nylig haft Havnens Regnskab til 2. Behandling. Under Diskussionen blev det af et af Raadets Medlemmer, Alb. Jensen, fremhævet, at Havnetaksterne var saa høje, at de generede Næringslivet og fordyrede Varerne til Skade for Forbrugerne. Sejlskibsfarten indskrænkedes mere og mere, og det var nu for en stor Del Dampere med Partladninger, der anløb Havnen, og for disse var Havnetaksterne for høje, hvorfor han henstillede, at de blev nedsat.

Formanden erklærede, at man med Hensyn til Nedsættelse af Afgifter ikke kom udenom Ministeriet, og Svendborg Havn var jo desuden ogsaa Medlem af Sømmenslutningen af danske Havne. Havnen stod ganske vist godt, men Rentetilskudene fra Staten, der androg ca. 42,000 Kr., faldt jo bort efterhaanden, hvorfor der maatte opspares Kapital. Der var selvfølgelig noget uretfærdigt i, at et Skib med Partladning skal betale fuld Skibsafgift, men det var jo muligt, at den paa Foranledning af Skibsfarten af Regeringen nedsatte Kommission vilde fremsætte Forslag, hvorefter man kan regne efter det Antal Tons, Skibet losses plus den Bolværkslængde, det optager. Havneudvalget vilde gaa med til en Nedsættelse for Partladninger, saasomt det kunde lade sig gøre.

Fra anden Side var man iflg. Sv. Amtst. imod Nedsættelser, da man frygtede for, at Kommunens Skatteydere vilde komme til at betale dem gennem forøgede Skatter og Afgifter.

Alb. Jensen hævdede heroverfor, at der, hvis der var billigere Takster for Partladninger, vilde komme flere af dem til Svendborg, medens der nu i stor Udstrækning sker Omladning i Hamburg.

Diskussionen viser, at ogsaa andre Provinshavne end Aarhus begynder at indse det meningsløse i vedblivende at opretholde Krigstidens høje Takster, og det maa haabes, at den nedsatte Kommissions Arbejde maa resultere i en snarlig Nedsættelse af Afgifterne.

EN SKIBSHYPOTEKBANK I DANMARK

Den danske Handelstonnage er i den senere Tid og navnlig siden Begyndelsen af indeværende Aar gaaet stærkt tilbage. Grundene hertil er forskellige, men det skyldes navnlig de høje Driftsudgifter og de Vanskeligheder, det volder Rederne at forny deres Tonnage. Bankerne vil ikke finansiere dansk Skibsbygning, medens udenlandske Redere paa billige og bekvemme Vilkaar kan faa bygget Skibe her takket være den danske Eksport-Kredit, der for Eks. sætter norske Redere i Stand til paa meget favorable Betingelser at forny deres Tonnage ved Nybygninger paa de danske Værfter og derved skaffer disse en for saa vidt højt velkommen Blomstringsperiode.

Den eneste Vej, ad hvilken det synes muligt at komme Rederne til Hjælp, vilde være Oprettelsen af en Skibs-Hypotekbank. En saadan Opgave vil Staten

imidlertid under de nuværende vanskelige Forhold næppe kunne paatage sig, hverken ved Ydelse af det fornødne Laan eller ved Tilskud, men Kredse, der staar Skibsfarten nær, skal nylig fra Amerika have modtaget Tilbud om den fornødne Kapital, ca. 20 Millioner Kr., til Oprettelsen af en saadan Bank, idet Laangiverne kun betinger sig Statsgaranti. Pengene skulde stilles til Raadighed til fuld Kurs og til en Rente af kun 5½ pCt.

Det skulde ikke synes vanskeligt at opnaa den forlangte Statsgaranti, da Risikoen vil være meget ringe. Banken skulde yde Laan i Nybygninger op til 65 pCt. af deres Værdi, og Laanene skulde afdrages i Løbet af 15 Aar. Der vil være Sikkerhed for Laanene i Skibene, og Oprettelsen af en saadan Bank vilde jo ikke blot betyde, at Skibsfarten fik Midler til Fornyelsen af Tonnagen, men ogsaa at der skabtes en Del mere Arbejde for Værfterne og dermed Afhjælpning af en Del af den trykkende Arbejdsløshed.

DE NORDISKE NAVIGATØRER

Bestyrelsen for de nordiske Navigatørkongresser, der ved Kongressen i København i Fjor gik over til at blive en fast Institution, afholdt Møde i Stockholm den 2. og 3. ds.

Paa Mødet behandlede en Række Spørgsmaal af interskandinavisk Interesse, og paa Forslag af Norsk Styrmandsforening besluttedes det at oprette et »Navigatørernes Støttefond« hos de associerede Organisationer til Støtte for den enkelte Organisation i enhver Konflikt, der er godkendt af Bestyrelsen. Det besluttedes at optage et alvorligt Arbejde for Indførelsen af Bemandingsskala i alle Lande, der driver Skibsfart.

Det besluttedes at afholde den 8. nordiske Navigatørkongres i Finland, antagelig i Helsingfors, i August 1928.

Hvad Spørgsmaalet om Bemandingsskala angaar, er Forholdet jo det, at man i Norge har og allerede i nogle Aar har haft Bemandingsskala, og at den der har skabt stor Utilfredshed blandt Skibsrederne, der hævder, at Bemandingsskalaen fremfor noget andet er Skyld i, at norske Skibe har saa store Vanskeligheder ved at klare sig i Konkurrencen med andre Landes Skibe. Følgen af Redernes Utilfredshed og Protester er blevet, at Spørgsmaalet er blevet taget op paany i Norge, og at der i hvert Fald af Regeringen vil blive stillet Forslag om en Ændring af de gældende Bestemmelser, selv om man ikke vil gaa med til at ophæve Bemandingsskalaen, saaledes som Rederne ønsker det.

I Danmark, Sverige og Finland har man ikke nogen Bemandingsskala. Som bekendt lod daværende Erhvervsminister Stauning sig i sin Tid bevæge til at nedsætte en Kommission til at undersøge Spørgsmaalet om Indførelse af en Bemandingsskala her i Danmark; efter hvad der foreligger er der ikke nogen Sandsynlighed for, at Kommissionen vil anbefale Indførelsen, og det maa da ogsaa forekomme ganske ufornuddent at skride til et saadant Skridt her i Landet, der ifølge Statistikken har en lavere Forlisprocent end nogen anden Nation, der driver Skibsfart, hvilket, som ogsaa fremhævet af os tidligere, er et Bevis for vor Sømandsstands Dygtighed og for den gode og forsvarlige Stand, hvori danske Redere holder deres Skibe, samt for at de danske Skibe er fuldtud forsvareligt bemandede.

I Betragtning af de ovennævnte foreliggende Forhold og af, at dansk Skibsfart saavist allerede har tilstrækkelige Byrder at bære paa, saaledes at en yderligere Forøgelse af disse gennem Indførelse af en Bemandingsskala vilde faa samme skæbnesvangre Følger som den har haft i Norge, synes vi, at danske Navigatører burde være lidt varsomme med Arbejdet for dens Indførelse i Danmark.

SKIBSFARTEN PAA AUSTRALIEN

I følge den af "Commonwealth Bureau of Census and Statistics" nu udsendte Statistik "Transport and Communication for the years 1916 to 1926" er den oversøiske Skibsfart paa Australien i Aaret 1925—26 gaet ned sammenlignet med det foregaaende Aar,

saaledes som det nærmere vil fremgaa af nedenstaaende paa Grundlag af nævnte Statistik udarbejdede Oversigt over ind- og udklareret Netto-Tonnage i de sidste fem Aar:

fra	Netto-Tonnage indklareret.				
	1921—22	1922—23	1923—24	1924—25	1925—26
United Kingdom.....	1,206,531	1,530,891	1,417,221	1,397,935	1,365,157
New Zealand	634,712	559,713	901,960	852,958	763,241
Andre britiske Besiddelser	1,338,267	983,401	957,697	1,125,605	1,042,523
Fremmede Lande	1,380,871	1,663,849	1,634,256	2,219,902	2,132,884
Ialt.....	4,560,381	4,737,854	4,911,136	5,596,400	5,303,805

til	Netto-Tonnage udklareret.				
	1921—22	1922—23	1923—24	1924—25	1925—26
United Kingdom	1,500,967	1,675,111	1,692,581	2,019,608	1,879,187
New Zealand	586,005	568,069	854,508	827,974	736,326
Andre britiske Besiddelser	1,134,859	738,840	798,396	896,691	921,778
Fremmede Lande	1,299,066	1,520,905	1,666,193	1,859,846	1,827,593
Ialt....	4,520,897	4,502,925	5,011,678	5,504,119	5,364,084

Den samlede ind- og udklarerede Tonnage udgjorde i 1925-26 10,668,689 Tons mod 11,200,519 Tons i 1924-25 og 9,922,814 Tons i 1923-24.

Tonnagens Fordeling paa de forskellige Lande vil fremgaa af nedennævnte Oversigt:

Nationalitet	Indklareret i 1924-25		Indklareret i 1925-26		Stigning		Nedgang	
	Antal Skibe	Net. Tonnage	Antal Skibe	Net. Tonnage	Antal Skibe	Net. Tonnage	Antal Skibe	Net. Tonnage
Australien	212	424,634	200	381,178			12	43,456
United Kingdom	770	3,209,865	684	2,967,317			86	242,548
Canada	21	70,165	22	68,091	1			2,074
New Zealand	241	488,481	219	492,255		3,774	22	
Sydafrika	11	25,771	6	17,345			5	8,426
Andre britiske Lande	23	37,001	23	58,881		21,880		
Ialt britisk	1,278	4,255,917	1,154	3,985,067	1	25,654	125	296,504
Danmark	15	43,311	27	85,152	12	41,841		
Holland	48	162,385	35	124,824			13	37,561
Frankrig	58	104,312	51	109,417		5,105	7	
Tyskland	27	81,213	24	76,650			3	4,563
Italien	30	115,931	16	62,046			14	53,885
Japan	86	297,657	71	246,193			15	51,464
Norge	82	219,258	94	264,037	12	44,779		
Sverige	29	86,704	33	96,625	4	9,921		
U. S. A.	53	186,089	57	205,391	4	19,302		
Andre fremmede Lande	20	43,623	21	48,403	1	4,780		
Ialt udenlandske	448	1,340,483	429	1,318,738	33	125,728	52	147,473
Tilsammen....	1,726	5,596,400	1,583	5,303,805	34	151,382	177	443,977

medens følgende Oversigt viser fra og til hvilke Lande Tonnagen blev ind- og udklareret i samme Tidsrum:

Lande hvorfra indklareret eller hvortil udklareret	Indklareret		Udklareret	
	Antal Skibe	Net. Tonnage	Antal Skibe	Net. Tonnage
United Kingdom	226	1,365,157	344	1,879,187
Canada	53	246,758	41	214,052
Hongkong	10	25,694	11	22,787
Indien	58	195,670	34	127,257
New Zealand	328	763,241	323	736,326
Pacific Islands	149	265,677	143	244,255
Sydafrika	9	25,684	35	111,326
Straits Settlements	90	241,513	77	192,085
Andre britiske Lande	12	41,527	4	10,016
Ialt britisk	935	3,170,921	1,012	3,537,291
Europa	122	471,555	124	482,604
Japan	68	228,622	93	319,550
Hollandsk Indien	58	176,813	78	242,514
Pacific Islands	67	93,350	67	100,735
Philippinerne	17	27,429	36	92,444
Sydamerika	12	30,957	27	61,930
Forenede Stater (Amerika)	285	1,033,857	107	436,619
Andre fremmede Lande	19	70,301	29	91,197
Ialt udenlandske	648	2,132,884	561	1,827,593
Tilsammen....	1,583	5,303,805	1,573	5,364,884

Følgende Netto-Tonnage indklareredes i de større Havne i 1925-26 sammenlignet med 1924-25:

	1924—25	1925—26		1924—25	1925—26
Sydney	9,131,675	8,717,770	Adelaide	4,935,155	4,112,367
Melbourne	6,939,642	6,653,850	Brisbane	3,245,938	3,044,334
Newcastle	5,120,541	4,619,103	Fremantle	3,032,845	2,884,858
			Townsville	1,035,703	1,050,463

POLENS KULEKSSPORT

Den danske Legation i Polen har meddelt Udenrigsministeriet det væsentligste Indhold af en Artikel, der den 26. ds. fremkom i Korfantys i Warszawa udkommende Organ »Hieczpapolita«. Bladet skriver bl. a.:

»Saalænge de polske Kuleksportører endnu nød godt af Kulstrejken i England, haabede man her paa, at det skulde lykkes ogsaa efter Strejkens Ophør at opretholde Kuleksporten fra Polen i omtrent samme Udstrækning som under Strejken. Af Statistiken over Polens Kuleksport i den siden da forløbne Tid fremgaar det imidlertid, at Eksporten har været kendeligt i Tilbagegang.

De engelske Kuleksportører har ført en Kampagne for paany at indarbejde sig paa de under Strejken tabte Markeder med saa stor Energi, at Resultatet for den øvreschlesiske Kulindustri er blevet, at denne har maattet se sin Eksport indskrænket til omtrent samme Størrelse, som da Strejken begyndte. Sin Triumf paa tidligere Markeder skylder den engelske Kulindustri, at to Omstændigheder — den længere Arbejdstid efter Strejkens Ophør samt gunstigere Konjunkturer paa det indenlandske Marked — har givet dem Vaaben i Hænde til at føre en skarp Konkurrencekrig med de øvreschlesiske Miner. Men disse har ikke givet tabt, og ved store Ofre ved Prisernes Fastsættelse og ved en stadig forbedret Handelsorganisation er det lykkedes dem at holde Stillingen paa de i de nordiske Lande vundne Markeder.

75 AAR

Etatsraad *H. N. Andersen*, der i Lørdags fyldte 75 Aar, har lige saa lidt ved denne Lejlighed som ved tidligere Mærkedage ønsket at lade sig fejre og tilbragte Dagen i Udlandet sammen med sin Hustru. Skønt Etatsraaden saaledes har gemt sig, har han sikkert fra sine mange Medarbejdere og Venner modtaget deres bedste Ønsker og Beviser for deres Glæde over, at han har overvundet den alvorlige Sygdom, der i Maaneder fængslede ham til Sygelejet.

Det er heldigvis ikke Tiden til at gøre op med *H. N. Andersens* Gerning, og det maa haabes, at han, hvem det danske Folk skylder saa overordentlig meget, baade for hans Virksomhed i Ø. K. og hans Arbejde for Danmark under Krigen, hvorved han i saa høj Grad har bidraget til at gøre Danmark kendt i den store Verden og skabt Respekt om dets Navn, endnu i en Del Aar maa blive bevaret for det stolte Foretagende, han har skabt og drevet frem til en Stilling, der vilde gøre det til en Pryd for et hvilket som helst Land paa Jorden.

NYT SEJLSKIBSREDERI

I Svendborg er forleden stiftet et nyt Sejlskibsrederi, Aktieselskabet »Standard«, efter Skibets Navn »Standard«.

Selskabets Stiftere er Landsretssagfører *Elmquist*, Kaptajn *G. L. Rasmussen*, der antages til Fører af Skibet, og Kaptajn *R. P. Rasmussen*, der antages som korresponderende Reder. Skibet er indkøbt og repareret for nu at gaa i Fart igen efter en længere Hviletid.

Kaptajn *G. L. Rasmussen* har været Fører af flere af Svendborg-Skibene, og fik i Krigens Aar sit Skib »Standard« skudt i Sænk i den engelske Kanal.

ERSTATNING FOR PAASEJLING

I Vinter skete der en Kollision mellem den nye finske Isbryder »Jääkarhu« og Dampskibsselskabet »Vesterhavet«s Damper »Yrsa« udfør Helsingfors.

De Ofre, ved hvilke den øvreschlesiske Industri saaledes i enkelte Lande har opnaaet gode Resultater, forsaavidt angaar de solgte Kvanta, bliver dog for hver Dag, der gaar, tungere. For et Aar siden kunde det endnu betale sig for de polske Kulminer at forcere Kuleksporten, selv om der i enkelte Tilfælde maatte sælges med Tab, idet disse kunde udlignes ved gunstige Konjunkturer paa det indenlandske Marked. Men i det nu forløbne Aar er de indenlandske Priser kun steget med 10 pCt., medens Produktionsomkostningerne er steget med 30—40 pCt. Samtidig er Eksportpriserne stadig synkende af Hensyn til den engelske Konkurrence.

Med andre Ord: Den polske Kulindustri staar nu foran Valget mellem enten at forhøje Eksportpriserne eller at indskrænke Eksporten til saadanne Lande, med hvilke man har eller kan faa særlige Aftaler.

Legationen indberetter yderligere, at Forhandlinger, der i Slutningen af forrige Maaned har været ført mellem Repræsentanter for samtlige polske Kulminer under Forsæde af Ministeren for Industri og Handel, har ført til Afsluttelsen af en Overenskomst om at fastsætte Kontingenter for de forskellige Miner forsaavidt angaar de Kvanta, hver enkelt Mine er berettiget til at producere til det indenlandske Forbrug samt til Eksport til Østrig, Tjekkioslovakiet og Ungarn. Hvad angaar de andre udenlandske Markeder er Konkurrencen fri.

Sagen blev indbragt for Domstolen i Helsingfors, og Retten der har nu afsagt Dom i Sagen. Ved Dommen lægges hele Skylden paa Isbryderen og Finska Søfartsstyrelsen blev derfor idømt en Erstatning paa 280,000 Mark til »Yrsa«s Rederi.

HAVN UST-LUGA

Det i 3 Aar under Bygning værende Havneanlæg ved Lugaflodens Udløb i den finske Bugt er nu saa godt som tilendebragt.

Lugafloeden gennemløber store Skovstrækninger, som ogsaa i tidligere Tid har leveret en Del Tømmer og Props til Eksport til Udlandet. Afskibningen foregik fra Reden under ret vanskelige og uøkonomiske Forhold.

Da Bugten omkring Lugaflodens Udløb tilfryser ca. 14 Dage senere og bliver isfri ca. 14 Dage tidligere end Leningrads Havn, og samtidig Oprettelsen af et stort Savværk »Dvinalæs« ved Flodmundingen har muliggjort en forøget Savvareeksport, bestemte Regeringen sig for Anlæg af en Kanal fra Bugten til nævnte Savværk, hvorved Lastning fra Flodbred muliggøres. Kanalen er ca. 5 Km. lang, 40 Meter bred og 5 Meter dyb.

Ust-Lugahavnen er underlagt Leningrads Havne styrelse, og Havneafgifterne vil efter Styrelsens Opgivelse blive de samme som for Leningrads Havn.

SHIPPING-BREVE

Til Brug paa Shipping-Skolen og ved Undervisning i Engelsk paa Handelsskolerne har de Herre, *V. Th. Sass* og *A. Werner* udarbejdet en Samling Breve, der synes vel egnede til at bibringe Eleverne nogen Forstaelse af selve de praktiske Emner og desuden vil komme dem til Nytte i det daglige Arbejde.

Som et Tillæg til Bogen har Udgiverne udarbejdet en Oversættelse af Baltcon-Certepartiet, dels af Hensyn til Undervisningen i Engelsk og dels med Gennemgang af Søretten for Øje.

Bogen har utvivlsomt en Mission og synes at opfylde de Krav, der fra Skibsfartens Side kan stilles til en saadan Lærebog.

SKIBSAFGIFTER I AUSTRALIEN

Det er en bekendt Sag, at Udgifterne i australske Havne i længere Tid har ligget over, hvad der tales i andre Verdenshavne, og det vilde derfor være naturligt, om der blev gjort Forsøg paa at bringe disse ned paa et mere passende Niveau. Udviklingen synes desværre at gaa i modsat Retning, hvilket for en stor Del kan tilskrives den despotiske Magt, Fagforeningerne har i alle Spørgsmaal vedrørende Havne- og Skibsfartsforhold. At selv Redere, der er nøje kendt med Forholdene i Australien, kan komme ud for ubehagelige Overraskelser i denne Retning, fremgaar af følgende Tilfælde:

En Reder, hvis Skibe i en lang Aarrække havde sejlet i Fart paa Australien, fragtede et af sine Skibe for en Ladning Svovl fra Gulfen til Fremantle og Geelong. De samlede Udgifter i Fremantle for Losning af en Partladning Svovl paa 7045 Tons beløb sig til £2735. Beløbet fordeler sig som følger:

Havne- og Fyrafgifter. Klarering og Smaaudgifter	£ 622
Lodsning og Bugsering	» 63
Losning inkl. Tally Clerks & Kranhyre	» 2050

Det fremgaar heraf, at de samlede Udgifter for den udlossede Ladning beløber sig til ikke mindre end 7/9d. pr. Ton ekskl. Overtid. Resten af Ladningen er udlosset i Geelong, men Opgørelsen af de der paa-løbne Udgifter foreligger endnu ikke. At Forholdene er abnorme turde endvidere fremgaa af, at Skibet efter i 3 Maaneder at have haft Svovlladning ombord efter Udlosningen er beordret til at fumigere. Udgiften ved Lægebehandling af syge Søfolk stiller sig ogsaa ganske urimeligt; i Thevenard, f. Eks., maa Skibet betale 21/ for hver syg Mand, plus 15/ for Kørsel, hvilket løber betydeligt op, hvis der er mange syge. Held den Reder, der efter Afholdelsen af Udgifterne i australske Havne endnu har et lille Overskud i Behold.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 13de September 1927.

Medens som bekendt flere af de ledende Verdensmarkeder, og da navnlig la Plata, i udstrakt Grad beherskes af faa, men meget store Koncerns, der ofte faktisk »dikterer« Markedet, er den paa disse Markeder beskæftigede Tonnage fordelt paa mange Hænder. Hvad dette betyder for Fragtmarkedet, er det overflødigt nærmere at præcisere. Dertil kommer — at skønt de er Konkurrenter — handler de ledende Eksportører ofte, i hvert Fald naar det gælder at trykke Fragtraterne, som Venner eller i hvert Fald Kolleger. At det samme er Tilfældet indenfor Rederkredse, vil være for meget sagt. Nu skal det indrømmes, at Forholdet mellem Befragterne indbyrdes og Rederne indbyrdes ikke saa lige kan sidestilles. Tonnagen er fordelt paa saa mange Nationer og paa endnu mange flere Hænder, at et mere intimt Samarbejde, udover det mere »teoretiske«, som f. Eks. m. H. t. Udarbejdelsen af »Standardcertepartier«, internationale Søretsregler o. lign., næppe nogen Sinde lader sig etablere. Dertil kommer, at den Rate som f. Eks. en dansk Reder rynker paa Næsen af, eller i det mindste prøver paa at forbedre, kan være tiltrækkende for en anden, f. Eks. tysk, italiensk, græsk, eller anden Reder, der arbejder med betydeligt lavere Udgifter end den danske. Under disse Omstændigheder spiller Tonnagens Fordeling paa Verdenshavene en stor for ikke at sige afgørende Rolle, saa vist som det i al Handel og Vandel, ogsaa Rederinæring, i første Række er et Spørgsmaal om Tilbud og Efterspørgsel. Her synes der ikke at mangle noget fra Redernes Side, i hvert Fald ikke i Aar, og at Stillingen Aaret igennem har været saa forholdsvis gunstig, som Tilfældet har været, skyldes vel ikke mindst netop en heldig Fordeling af Tonnagen paa de forskellige Markeder.

TRÆLASTMARKEDET

Hvad der, foruden det stigende Antal Baade, der er sat ind i dette Marked, ogsaa medvirker til at forøge Vanskelighederne for Tiden ved Tonnagens Anbringelse og Raternes Opretholdelse, er de paa-faldende mange store Baade, der nu sluttet fra Østersøen ogsaa for de korte Rejser, som f. Eks. til England og Nordfrankrig. Saaledes ses flere 1600/1700 Favne Dampere sluttet til Dunkerque og Calais og en enkelt 1900 Favne Baad til Wales. Disse forholdsvis store Baade har sandsynligvis losset Korn fra Montreal eller anden oversøisk Last i Sverige, Finland eller Randstaterne, men medens saadan Tonnage tidligere som Regel forlod Østersøen i Bal-

last, dersom de ikke tog Last for længere Distancer, som Papirmasse til Amerika, Tømmer til Alexandria eller lign., søger deres Redere nu ofte Beskæftigelse over de korte Distancer. Vi har Eksempler paa, at franske Pulpwoodbefragtere, efter forgæves at have søgt et Par Baade af Middelstørrelsen til i Forvejen beskedne Rater, har slaet saadanne 2 Ordre sammen og faaet en stor Baad til et Par shillings lavere Fragt, trods det at disse store Baade ofte har lastet i saavel 2 som 3 Distrikter. Forhaabentlig er disse Afslutninger dog kun isolerede Tilfælde. De egentlige »Østersøbaade« er i de fleste Tilfælde afskaaret fra at konkurrere med de større Baade paa disses egentlige Felter, og fortjener saamænd at have deres Marked for sig selv. Af Afslutninger anføres:

850 Fv. Props, 2 Haparanda-Luleå/Hartlepool, 47/6d., option Humber eller Tyne b.B., 48/6d., 850 Fv. Props, Hernösand/Örnsköldsvik/Hartlepool, 45/3 d., ballastgaaende fra Sundsvall, 1000 Fv. Props, Piteå-Kalix/Hartlepool, 47/6d., 200 Favne langs Siden per Dag, 1400 Fv. Props, Haparanda/Hartlepool, 45/-, 1000 Fv. Props, 2/3 Jacobstad-Gl. Karleby/Hartlepool, 42/6d., prompt, 1200 Fv. Pulpwood, 2 Wiborg/Calais 37/-, option Rouen 38/- halv despatch, 1000 stds., DB 490 stds. Boards, Wiborg/Grimsby, 43/- nett. berth i Grimsby garanteret ved Ankomst, 625 stds. DBB Trångsund og Borgå/Aberdeen, ult. September 43/6d., 50 stds. DBB Danzig/Hull, 41/- net.

HVIDEHAVET

synger allerede saa smaat paa sit sidste Vers, i hvert Fald er der kun faa Ordre fremme. Der sluttedes adskillige Baade fra 650 til 1200 stds. til Basisrater fra 64/- til 62/-. Endvidere meddeles, at der blev betalt 80/-, og ikke som fejlagtigt rapporteret kun 75/-, for sidst omtalte 1600 stds. danske Damper fra Archangel til New York.

CANADA

Der cirkulerer en Del Ordre, som Befragterne gerne vil have hjem med fuld Dækslast, og der er derfor al Grund til at forsøge Raterne forbedret, ydermere som Konkurrencen med Montreal maa tages i Betragtning.

KUL, COKES etc.

Nye Ordre kom og kommer kun trevint frem, men Raterne var, med visse Undtagelser, gennemgaaende faste, og i enkelte Destinationer, som f. Eks. svenske Bottenhavne, blev de sidst betalte Rater noget forbedrede. Der sluttedes bl. a.:

3350 Tons Kul Danzig/Stockholm, 700/700, spot-

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibssalg

Dampskibsselskabet »Halla«, Skibsreder T. C. Christensen, har atter solgt et af sine Skibe, Damperen »Alssund«, der er solgt til Sverige. Dette Skib hed tidligere »Rollo« og ejedes af Dampskibsselskabet »Rødby Havn«, hvorefter Revisionsbanken overdrog det til Dampskibsselskabet »Halla«, som nu har afhændet det til Sverige.

Helsingborg—København-ruten

Den svenske Linje Helsingborg—København, som blev standset ved Krigens Udbrud, er fra 1. September genaabnet af Svenska Rederiaktiebolaget. Linjen skal trafikeres af Damperne »Ven« og »Helsingborg«.

Salget af Scantic Line

Scantic-Linjens Skibe paa ialt 47,000 Tons er af Shipping Board solgt til Moore & McCormack for 6 Dollar pr. Ton.

Rekord-Rejse

3-m. Sk. »Sif« af Marstal, Kaptajn Raahauge, er ankommen til Oporto med en Fiskeladning fra New Foundland efter kun 11 Dages Sejlads.

Indenlandsk Sømandsmission

Ved det nys afholdte Aarsmøde for »Indenlandsk Sømandsmission« blev Pastor *Ejlschou-Holm* valgt til Formand i Pastor *Aschenfeldt-Hansens* Sted.

De kinesiske Sørøvere

De kinesiske Sørøvere har atter været paa Spil og paany plyndret en Damper. De er forklædte gaaet om Bord som

Dækspassagerer i Damperen »Hsen Chi«, og da denne var paa Vej fra Shanghai mod Foochow, har de ude i aaben Sø overmandet Besætningen og tvunget den til at overmale Skibets Navn og give Skorstenene ny Farve, saa Damperen blev ukendelig. Derpaa er de lige for Næsen af britiske og franske Vagtskibe sejlet til den berygtede Sørøver-Rede i Bias-Bugten, hvor de har udlosset, hvad de mente havde Værdi af Lasten. Passagererne led ingen Overlast — i den Henseende er Piraterne aabenbart bleven kloge af Skade.

Efter Losningen frigav Sørøverne »Hsen Chi«, og den sejlede saa til sit Bestemmelsessted Foochow. Men her gik det den atter galt, idet den blev beskudt af Minkiang-Forterne, fordi man ikke kunde kende den!

Damperen »Yatshing«, tilhørende det indokinesiske Dampskibsselskab, er den 30. August blevet overfaldet af Sørøvere, da den var paa Vej fra Swatow til Shanghai. Sørøverne gik i Land i Biasbugten, idet de medtog et Bytte til en Værdi af ca. 10,000 Dollars og medførte nogle kinesiske Gidsler. Damperen er ankommet til Hongkong.

Den kinesiske Damper *Koochow* blev forleden overfaldet af Sørøvere ved Mundingen af Sikiangfloden.

Sørøverne entrede Damperen og skød Kaptajnen og Maskinmesteren ned, hvorefter de førte Damperen til Taipinghu, hvor de fik Forstærkning og udplyndrede Skibet. Desuden tog de Besætningen og 100 kinesiske Passagerer til Fange.

Efter Overfaldet paa »Koochow« er der blevet foretaget en ny britisk Straffeekspedition mod Sørøverne. Tre Kanonbaade stak Ild paa Husene i Taipinghu og affyrede 18 Granater mod Landsbyen Shekki, efter først at have opfordret Indbyggerne til at rømme Landsbyen.

ANMODNING OM HJÆLP

Vi er bleven gjort opmærksom paa, at en Enke efter en Sejlskibsfører befinder sig i meget vanskelige Kaar for Tiden. Hendes Mand døde for 12 Aar siden, og hun har siden da klaret sig selv og opdraget 3 Børn, af hvilke det yngste var 7 Maanedér, da Manden døde. Nu er hun imidlertid nedbrudt,

hendes Helbred svigter, og faar hun ikke nogen Hjælp og Støtte, maa hendes lille Hjem opløses.

Vor Ekspedition modtager gerne Bidrag til Enken, der efter de Oplysninger, vi har indhentet om hende absolut fortjener at blive hjulpet.

Eventuelle Bidrag vil blive offentliggjort i Bladet.

(Fragtmarkedet fortsat.)

prompt, 5/9d., 2700 Tons Kul Danzig/Sundsvall, 96/600, prompt, 6/3d., 1500 Tons Kul Tyne/Sønderborg, 6/3d., 1400 Tons Kul Blyth/Køge, 6/6d., 3000 Tons Kul Leith/Kotka, 5/3d., 2000 Tons Kul Leith/Åbo, 5/3d.

MIDDELHAVET etc.

Nedgaaende Kul var uden Bedring, og et forøget Udbud af Tonnage, navnlig paa Grund af de sidst noget forbedrede Rater, men vel ogsaa for en Del foraarsaget af Vanskelighederne ved at anbringe Septemberbaade fra Østersøen, forhindrede enhver Bedring af Raterne. Afslutninger som:

Tyne/Genoa, 5000 Tons Kul, 9/-, prompt, Tyne/Cagliari og Salerno, 4000 Tons Kul, 10/9d., Tyne/Civita Vecchia, 5400 Tons Kul, 9/6d., Blyth/Alexandria, 6500 Tons, 10/5½d., Cardiff/Piræus, 5700 Tons, 10/6d., 23/9 Annull., taler for sig selv.

Hjemgaaende, derimod, var Markedet noget bedre, navnlig fra russiske Sortehavshavne. Herfra sluttedes bl. a. 5700 Tons til 13/9d. Basis U.K. 10/10' Annull. mod sidst 14/- for 3500 Tons 20/9' Annull. Frugtbefragterne er i Markedet og til yderligere forbedrede Rater, saaledes op til 2 og 3 shilling højere end noteret i sidste Uge. Der blev anbragt et stort Antal Baade for Erts til de snart gængse Rater.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Afslutningerne fra Montreal løjede i Begyndelsen lidt af, omend Raterne gennemgaaende var faste. Der var stigende Efterspørgsel til Skandinavien, og navnlig til Sverige, hvortil 3400 Tonner sluttedes til 23 cents pr. d. M., 3 Pladser, medens 3500 Tonner refuserede fast Bud til 24 cents samme Destination 31/10' Annull. Slutningen af Ugen opviste et betydeligt Antal Afslutninger til U.K./Cont. og Middelhavet, og der betaltes indtil 17 cents for 6000 Tonner til Antwerpen/Rotterdam, 20/11' Annull. Gulfen og Northern Range mærkede man ikke synderligt til,

hvorimod Nord Pacific fortsatte Befragtningerne i betydeligt Omfang, omend i enkelte Tilfælde til noget reducerede Rater. Kul fra Europa betales lige daarligt, bl. a. 4400 Tons Quebec, 7/-, 1000 Tons Losning (fri), 10/10' Annull.

SYD AMERIKA

Hjemgaaende begyndte La Plata Ugen stille som den sluttede den foregaaende, og efter et Par livligere Dage midt i Ugen til en Smule lavere Rater, løjede Omsætningen atter af. Dette er dog næppe andet og mere end en lille Kunstpause. Der sluttedes bl. a. 6500 Tonner fra Santa Fé til Antwerpen/Rotterdam à 23/-, 30/9' Annull. mod sidst 25/6d., samme Termin.

Kulraterne er uforandrede, dog nærmest med stigende Tendens, som naturligt er paa Grund af det hjemgaaende Markeds øjeblikkelige begrænsede Omsætning. Der sluttedes imorges bl. a. 8500 Tonner Wales/Bahia Blanca, 13/3d., 26/9 Lastning. Fra Chile sluttedes et betydeligt Antal Baade til stigende Rater, bl. a. 6000 Tonner til Danzig à 32/6d., 20/11' Annull., og lignende til Bordeaux Hamburg til 29/6d.

ØSTEN

Hverken Indien eller Sydafrika bød Tramparten megen Beskæftigelse, og Forbedringer var derfor i de fleste Tilfælde udelukket. Sydafrika pressede endog Raten for handy Størrelse fra Capetown til Bordeaux Hamburg til 24/6d. mod først paa Ugen 25/-, begge Oktober, og 6d. mere dersom Durban.

Fra Vladivostock sluttedes dog bl. a. 5500 Tons Partladning til Rotterdam og Hamburg til 33/9d., 20/11' Annull. eller 2/6d. mere end for et Par Uger siden, samme Termin.

TIMECHARTER

Intet bemærkelsesværdigt.

POSITIONSLISTE PR. 12. SEPTEMBER 1927

»MEDELDT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Nakskov 10.9.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Kings Lynn 8.9.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dunkirk 11.9.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Oporto 12.9. til Kbhvn.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Archangel 11.9.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 5.9. p. R. t. Sydney.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 12.9. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 7.9 til Madeira.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Baltimore 30.8. til Rotterdam.
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. Shanghai 11.9.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Yxpila 3.9.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 10.9.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Skagen 12.9. p. R. t. Acton Grange.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Vladivostok 8.9.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Kbhvn. 7.9.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense - Aarhus - Aalborg - Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Trångsund 9.9.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Bogo*, Rasmussen, afg. Cardiff 10.9. til Rotterdam.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Albany W. A. 25.8.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Glasgow 8.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 11.9.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Duysen, ank. Hull 8.9.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Cardiff 3.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Grimsby 4.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Holtenau 11.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Gdynia 9.9.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Danzig 6.9. til Prestau.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Danzig 11.9.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Hook of Holland 10.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 8.9.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Vancouver 7.9.
 m.s. *Christian*, Simonsen, ank. New York 9.9.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Finisterre 9.9.
 s.s. *Cimbria*, Henriksen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kbhvn. 12.9.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Danfælt*, Voss, ank. London 3.9.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. København 10.9.
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Oslo 11.9.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Port Said 10.9. p. R. t. Le Havre.
 s.s. *Jomsborg*, Mathiassen, ank. New London 8.9.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, i Dok i Kbhvn. fra 12.9.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Tunis 12.9. til Marseille.

s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Danzig 12.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Gijon 10.9. til Immingham.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Newport 8.9.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Llanelly 10.9.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Helsingør 12.9.
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Leningrad 9.9.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Manchester 10.9.
 s.s. *Estonia*, Skjoldam, ank. New York 9.9.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Suez 7.9. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. London 3.9.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Holbæk 10.9.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Grimsby 12.9. til Esbjerg.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Bangkok 6.9.
 s.s. *Flora*, Jensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, afg. Bamble 21.8. til Portland, Me.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Odense 7.9.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Archangel 5.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Voldborg, ank. New York 5.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Mobile 7.9.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Port Talbot 8.9.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. London 8.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 3.9.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Sharpness 10.9.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 13.9.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Bordeaux 11.9. til La Pallice.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Ursviken 10.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Harve 10.9.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Immingham 8.9.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Middelfart 12.9. til Frederikshavn.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 12.9. til Kbhvn.
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, ank. Hull 10.9.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Newport Mon 6.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Liverpool 12.9. til Garston.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 3.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aberdeen 11.9.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Andersen, afg. Malmø 12.9. til Frederikshavn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. September 1927.

London	18,16 ¹ / ₂	Madrid	63,35
New York	374,00	Amsterdam	150,00
Berlin	88,95	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,90
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,20	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON
LONDON

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } Lamberts
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings }
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } Lambros
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle
Blyth, 19, Ridley Street } Lambart
West Hartlepool, Victoria Terrace }
GLASGOW, 78, St. Vincent Street } Lamberts
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street }
HULL, Prudential Buildings } Lambros
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } Lambros
Immingham, Dock Offices } Grimsby

LONDON

GLASGOW

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vomehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefour { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

DANZIG

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GLASGOW

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Bce.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

CARDIFF

LISSABON

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 LØFTE-EVNE

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.

ROTTERDAM

AMSTERDAM

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerul Entreprenører

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Holtenau 11.9. p. R. t. Danzig.
 m.s. *Java*, Hjernerum, afg. Yokohama 8.9. til Dalny.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. New Orleans 10.9.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Garston 24.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 3.9.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Galveston 4.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 9.9.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Aberdeen 7.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Koivisto 10.9. til Dieppe.
 s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Dungeness 10.9. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 6.9.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Houston 9.9. til Esbjerg.
 s.s. *Kina*, Broner, pass. Brunsbüttel 11.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn*, (Pacific), Larsen, ank. Kaskö 12.9.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Hernøsand 10.9.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Antwerpen 2.9.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Panama Kanalen 30.8. p. R. t. Caleta Coloso.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Antwerpen 9.9.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Tyne 8.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Methil 10.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Kotka 9.9.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 11.9.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 12.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Kbhvn. 7.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 12.9. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arez, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 4.9.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Helsingør 10.9. til Trångsund.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 9.9. p. R. t. Finland.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Wasklot 2.9.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Rosario 11.9.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Dover 8.9. p. R. t. Gulfen.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Kbhvn. 11.9. p. R. t. Hull.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Aarhus 12.9. til Kbhvn.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Port Elisabeth 9.9.
 s.s. *Nevada*, i Dok i Helsingør siden 1.9.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Archangel 8.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Aarhus 9.9.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Danzig 11.9.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Cardiff 6.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. København 10.9. til Iggesund.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 6.9.

P

m.s. *Panama*, Væring, ank. San Francisco 2.9.
 s.s. *Parana*, Lund, ank. Hamburg 8.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Montreal 8.9.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Hongkong 7.9.
 s.s. *Phøniz*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Gøteborg 11.9.

s.s. *Polaris*, Holm, ank. Kemi 8.9.
 s.s. *Polonia*, Topp, ank. Hamburg 11.9.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkerque Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 12.9.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Huusum, ank. Aarhus 11.9.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Garston 23.8.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Rieme 10.9. til Horsens.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 2.9. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Newcastle 13.9. til Kbhvn.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Vejle 12.9. til Kbhvn.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 11.9. p. R. t. Suez.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Panama Kanalen 7.9. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Himango 10.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Brunsbüttel 10.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Melövar 10.9.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 10.9.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Danzig 9.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Garston 29.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Boness 7.9.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 10.9. til Santiago.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Jacobstad 10.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Barranquilla 9.9.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 11.9.
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Zaandan 12.9. Rotterdam.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Archangel 30.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Swansea 11.9.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 6.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 30.8. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 11.9.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Antwerpen 9.9. til Tanger.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Antwerpen 10.9.
 s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Catania 10.9. til Messina.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kalundborg 6.9.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Nantes 11.9.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Halifax 11.9. til New York.
 s.s. *Uraniensborg*, Hansen, pass. Dungeness 10.9.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Amsterdam 7.9.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Odense 11.9.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Aalborg 11.9.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Kalundborg 11.9. til Makslahti.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Kotka 9.9. til St. Nazaire.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, ank. Cardiff 2.9.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 12.9.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, rappo. 44° 36' N., 39° 25' V. 12.9

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 12.9.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Manzanillo 6.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. London 5.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

**HANS VOSS
SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMAR**TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMAKLER VOSS"
TELEFON: 79**KRUSE & BLEICHWEHL**SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI**

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER

NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE

NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

STEVEDORETelefoner:
537 & 1221**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:
»Hamdrusche

Aalborg

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN; 6762 & 4326

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

TH. IBSENAUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*

TELEFON 327

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSENAUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

**DANSKE REDERES
ULYKKEFORSIKRINGS-
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

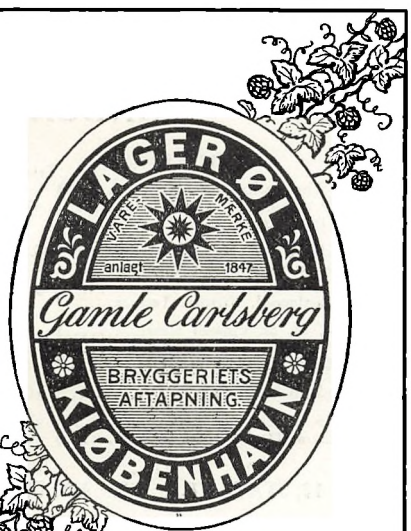
Tegner alle Arter af

PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



fra
1847-1927
samme Kvalitet

Prisen er nu stærkt nedsat.

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegrejer

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trängsund	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfså & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A. B. Ostrobotnia Stevedore O. Y.	"Ostrobotnia"
do	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarerbolaget	"Prompt"
do, do	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Mällerevik & Himango	Stuvarerbolaget	"Prompt"
do, do	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahelstad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarerbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do	Stuvarerbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tærdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tærdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 23303 · 23404

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON«
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange	»Lambert«
Newport, Mon., 131, 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	»Lambert«
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	»Lambrose«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	»Lambrose, Grimsby«

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

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

69 Princess	Manchester
7 Chapel Street	Liverpool
1 Cannon Street	Birmingham
24 Charles Street ...	Bradford
»York House« 5/7, St.	
Mary Axe	London
Corn Exch. Chambers,	
Exchange Street ...	Sheffield

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mountstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 39

FREDAG 23. SEPTEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

8-TIMERS DAGEN TIL SØS

Den internationale Søarbejder-Konference, der har været afholdt i København, sluttede sidste Fredag. Man har i væsentlig Grad beskæftiget sig med Planlæggelsen af Kampagnen for 8-Timers-Dagen, og det blev vedtaget, at man i Tilfælde af, at Folkeforbundets Arbejdskonference i 1929 afviste Sømændenes Krav, Verden over skulde forberede paa en international Transportstrejke. Blandt Sømændenes Forbund i Danmark foregaar for Tiden en Afstemning om Tilslutning til Internationale.

Vi har ved forskellige Lejligheder tidligere beskæftiget os med Spørgsmaalet om Indførelsen af 3-Vagtskifte i danske Skibe, som Rederne under Hensyn til de dermed forbundne enorme Udgifter maa modsætte sig. Det vil jo nemlig ikke alene betyde en mægtig Forøgelse af Lønningskontoen, men desuden, da Skibene ikke er indrettede paa en saadan Forøgelse af Mandskabet og den disponible Plads i Forvejen i Reglen er udnyttet til det yderste, at der i saa godt som alle Skibene maa foretages Tilbygninger, ved Flytning af vandtætte Skotter eller Bygning af nye Dækshuse, ligesom det i mange Tilfælde vil være nødvendigt at udvide Redningsmateriellet. Hertil kommer saa yderligere Udgifter til Pensionsforsikring, Assurance, Af- og Paamønstring, Rejseudgifter og Feriegodtgørelse. Indførelsen af 3-Vagtskifte vil efter en foreløbig Beregning for hele den danske Handelsflaade kræve en aarlig Merudgift af ca. 20 Millioner Kroner, hvortil kommer et lignende Beløb til Ombygninger ved Systemets Indførelse.

Skulde 3-Vagtskiftet indføres internationalt, maatte den nødvendige Følge blive en almindelig Fragtforhøjelse, men der er neppe Udsigt til en saadan international Antagelse af dette System, da der altid vil være Lande, der ikke vil gaa med, og Konkurrence med disse vil da være umulig.

Som et ejendommeligt Supplement til de paa den internationale Søarbejder-Konference førte Forhandlinger om en Planlægelse af Kampagnen for 8-Timers Dagen kommer en over Sverige fra Leningrad i det kommunistiske regerede Rusland nylig indløbet Meddelelse om, at der ved den elektriske Kraftstation dér var udbrudt Strejke, fordi Forhandlingerne om et Krav fra Arbejdernes Side om Indførelse af 8-Timers Dag og kortere Arbejdstid om Lørdagen var endt uden Resultat. Der blev saa tilkaldt Tropper for at tvinge Arbejderne til at genoptage Arbejdet. 15 Arbejdere blev dræbt og 50 saaret, hvorefter Arbejdet blev genoptaget.

RANDERS HAVN

Havneudvalget i Randers har i længere Tid beskæftiget sig med Planer om Udvidelse af Havnen og Uddybning af Sejløbet. Der er nu udarbejdet detaljerede Planer, som blev behandlet paa et Møde i Havneudvalget den 13. ds. Havneudvalget vedtog at indstille til Byraadet, at det søgte Ministeriets Samtykke til Udvidelse af Havnen og Uddybningen af Sejløbet, samt Optagelse af et Laan paa 5,350,000 Kr. til disse Arbej-

ders Udførelse. Det vedtoges enstemmigt at søge Sejløbet uddybet til 7 Meter. Forslaget vil snarest muligt komme til Behandling i Byraadet.

DEN SVENSKKE REDERI-LAANEFOND

Det svenske Kommerskollegium krævede i sin Tid Rederi-Laanefonden forøget med 8 Millioner Kr. til 25 Millioner, men Regering og Rigsdag enedes om at begrænse Forøgelsen til 3 Millioner, saaledes at Fondets Kapital blev 20 Millioner Kr.

Denne Kapital har imidlertid vist sig at være for ringe til, at man ved Hjælp af den kan naa det Formaal, der var tilsigtet ved Fondets Oprettelse, og i en Skrivelse til Handelsministeren bebuder Kommerskollegiet, efter hvad »Svensk Flagg« erfarer, en Henvendelse til Regeringen om en Forhøjelse af Fondets Kapital til 25 Millioner Kr.

I Skrivelsen udtaler Kommerskollegiet, at der i Tiden fra den 31. December 1926 til den 1. Juli 1927 er modtaget Andragende om Rederilaan fra 15 Rederier. Disse Andragender, der, saavidt man har kunnet bedømme ved en foreløbig Gennemgang, i det store og hele synes at fortjene en imødekommande Behandling, vilde kræve et samlet Beløb af ikke mindre end 13,775,000 Kr., medens der kun er et Beløb af 1,375,000 Kr. til Raadighed ved den forestaaende Uddeling af Laan.

Det forekommer Kommerskollegiet, at dette Forhold giver Anledning til at overveje, om der ikke bør træffes særlige Foranstaltninger til en yderligere Forøgelse af Laanefondet. Den Forhøjelse af Fondet, som Kollegiet kunde tænkes at foreslaa, vilde andrage et Beløb af højst 5 Millioner Kr.

SKIBSAFGIFTERNE I PORTUGAL

Det blev for nogen Tid siden meddelt, at der i en nær Fremtid kunde ventes offentliggjort et Dekret i Portugal om betydelige Nedsættelser af Skibsafgifterne i portugisiske Havne.

Efter hvad vi erfarer, er det rigtigt, at den Kommission, som i sin Tid blev nedsat til Undersøgelse af disse Spørgsmaal, har afgivet Betænkning, men, hævdes det, Rederne bør dog ikke være altfor optimistiske med Hensyn til det endelige Resultat. Man haaber selvfølgelig, at der vil blive indrømmet den udenlandske Skibsfart en Del Lettelser, men de vil neppe blive saa store, som det aabenbart almindeligt antages.

Regeringen har endnu ikke truffet nogen Bestemmelse angaaende Nedsættelserne, og de portugisiske Redere har allerede henvendt sig til Handelsministeren, og fremhævet de for portugisisk Skibsfart vanskelige Tider, samt at Stillingen vil blive endnu vanskeligere for den, hvis den Beskyttelse, den nationale Skibsfart nu nyder, formindskes ved Lettelser, der tilstaas den udenlandske Skibsfart.

Under disse Omstændigheder gør man sikkert vel i ikke at stille større Forventninger til Resultatet af den portugisiske Regerings Overvejelser, men paa

den anden Side kan det formentlig betragtes som givet, at de i Skibsfarten paa Portugal interesserede Stater ikke opgiver Kampen mod den Discrimination, der af Portugal udøves overfor fremmede Staters Skibe.

75 AAR

En i Skibsfartsverdenen kendt Mand, Direktør, Kaptajn V. T. Hein, blev i Onsdags 75 Aar gammel. Kaptajn Hein, der i sin Ungdom gennemgik Søofficersskolen, overgik derefter til Handelsflaaden og sejlede først som Styrmand og derefter som Fører i det Kiørbøeske Rederis Tjeneste. I 1886 overgik han til Thingvalla-Selskabet som dets Superintendent i New York, og ansattes i 1892 som Havarieksperit hos de 4 københavnske Søforsikringselskaber. Efter 6 Aars Virksomhed her kom Kaptajn Hein til Det Forenede Dampskibsselskab som teknisk Underdirektør, hvor han forblev i 4 Aar. I 1906 valgtes han til Nordisk Skibsrederforenings Repræsentant i København, og fra 1907 var Kaptajnen tillige Direktør for Skibsredernes Ulykkesforsikring. Han har desuden i mange Aar været Medlem af Sø- og Handelsretten, af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og har siddet i Besyrelsen for forskellige Dampskibsselskaber.

Det er saaledes en anelig Række af Selskaber, Institutioner og Foreninger af vidtrækkende Betydning for dansk Skibsfart, Kaptajn Hein har viet sine Kræfter, og hans Dygtighed og Retlinethed har sikkert skaffet ham et stort Antal Venner blandt de mange Mennesker, med hvem han er kommen i Berøring.

DØDSFALD

Under S/S »Nordfarer«s Ophold i Taraffa indtraf den 7. August en sørgelig Hændelse, der kostede Skibets 2. Mester, Svend Larsen, Livet. Efter at have spist Aftensmad lagde Mester Larsen sig op paa den bagbords Jolle for at hvile sig, men faldt i Søvn. I Sønnen maa han have vendt sig, saaledes at han faldt ned paa Baaddækket, hvorfra han rullede ud over Skibssiden og ned paa Cementkajen, et Fald paa ca. 30 Fod, der medførte Døden med det samme. Den næste Dag blev han begravet fra Kirken i Nuevitas under stor Deltagelse. Der var Følge og Kranse fra de fleste Skibe i Havnen, og i en med det danske Flag og med Blomster smykket Kiste bares vor Kollega, fortæller »Maskinmesteren«, til sit sidste Hvilested i det fremmede Land.

Maskinmester Larsen var ugift og født i Frederikshavn den 17. April 1894, kom i Lære hos Titan, tog Maskinisteksamen i 1912, sejlede som Assistent og Undermester i forskellige Skibe, til han i 1922 fik Ansættelse i Dampskibsselskabet »Norden«. Efter at have sejlet et Par midlertidige Ture som 1. Mester i S/S. »Kotonia« og S/S. »N. R. Finsen« kom han ombord i S/S. »Nordfarer«. Med Maskinmester Svend Larsen er en dygtig og pligtopfyldende Mand gaet bort, trofast af Natur og afholdt af alle, han kom i Berøring med.

Skibsfører Ingvard Mortensen er afgaaet ved Døden i Brooklyn efter længere Tids Sygdom af Lungebetændelse. Den afdøde har i en Aarrække været ansat ved New Yorks Havnevæsen som Fører paa en Passagerdamper, der løber paa Ruten mellem New York og Brooklyn over Hudsonfloden. Mortensen har, forinden han tog til U. S. A, faret med Sejlskibe og boet paa Fanø.

TRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning i August Maaned 1927:

	Aug. 27	Aug. 26	Juli 27
Ialt ankommet	895	630	919
Ialt udgaaet	805	1,258	788
Ankommet med Stykgods ..	501	464	519
Udgaaet med Stykgods	520	474	531
Udgaaet med Kul og Cokes	253	746	219

Tilførselen af de vigtigste Varer var følgende:

Fra Nordeuropa ankom 470,000 Tons *Erts*, fra Canada 120,000 Tons og fra andre Lande 365,000 Tons.

Af Korn løst i Skib tilførtes 105,000 Tons fra Nordamerika, 205,000 Tons fra Sydamerika og 20,000 Tons fra andre Lande. Endvidere ankom 400,000 Sække Korn.

Tilførselen af *mineralsk Olie* androg 67,500 Tons.

Bomuldstilførselen androg 6,093 bales, hvoraf 3,143 nordamerikanske, 1,936 indiske og 625 ægyptiske. Forraadet ved Maanedens Slutning var herefter 8,951 bales.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe	Antal Ts. Netto	Med Ladning	i Ballast
U. S. A.....	16	57,687	11	
Belgien	5	2,478	4	1
Brasilien	4	15,416	4	
Danzig	5	15,794	3	4
Danmark	21	23,077	17	6
Tyskland	219	354,709	198	36
Estland	1	798		
Finland	8	8,465	8	
Frankrig	84	105,078	66	13
Grækenland ..	7	18,505	2	4
Storbritannien	260	360,693	180	49
Italien	55	145,399	50	9
Japan	7	35,296	3	3
Letland	9	9,773	5	2
Nederlandene ..	269	462,558	192	61
Norge	57	95,495	31	29
Peru	1	2,214	1	
Portugal	4	8,886	3	1
Rumænien	1	2,290		1
Rusland	3	3,847	2	1
Spanien	16	36,185	5	13
Sydslavien	4	8,541		3
Sverige	82	98,942	65	15
Ialt	1,138	1,872,126	850	251

Ialt udgaaet i August Maaned d. A. 1,101 Skibe med 5,096,648 m³.

SCANTIC LINE

Som meddelt forleden har Aktieselskabet Messrs. Moore & Mc Cormack Co. Inc. i New York købt American Scantic Linien af United States Shipping Board, hvorefter Selskabet raader over en samlet Tonnage af ca. 150,000 Tons Dødvægt.

Der vil blive beskæftiget ca. 70,000 Tons paa Ruten New York—København, Stockholm og Helsingfors.

København vil vedblivende være Hovedcentret for American Scantic Linien.

SØFARTSTEKNISK FORENING

Søfartsteknisk Forening har udsendt sit Aarsskrift 1925—1927, 11.—12. Aarang, der bl. a. indeholder en Række interessante Artikler over aktuelle Emner som »Kuls Omdannelse til Olie«, af Ingeniør R. Jul. Gjetting, Foredrag om »Skibsmaaling«, af Kaptajn L. Aall, »Spildedamp-Turbiner«, af Direktør J. A. Kørbing, »High Speed Craft«, af Direktør R. F. Neuman.

Aarsskriftet, der er udkommet paa Petersen & Bratvolds Bladforlag, er smukt udstyret og vil utvivlsomt blive læst med Interesse af den Kreds, det henvender sig til.

FORTVIVLEDE FORHOLD I KONSTANTINOPELS HAVN

Bladet »La Republique« har haft et Interview med Direktøren for Konstantinopels Havneselskab, Hamdi Bey, der fremhævede den store Forskel, der bestod mellem Konstantinopels Havn og de europæiske Havne som f. Eks. Hamburg og Trieste. Havneselskabet paatænkte imidlertid nu at anskaffe Kulkraner. Der var ligeledes Mangel paa Varehuse, men et Varehus blev netop nu aabnet ved Pointe du Serail, medens Varehusene ved Séiri-Séfaine endnu ikke var færdige. Kranen ved Couroutchesmé Varehuset var i Stykker og Transportmidlerne ved Cabatache Vare-

huset var meget primitive, saaledes at disse to Oplagsrum kun kunde modtage smaa Mængder af Varer, og Oplagsrummene i Galata var fulde. Varehuset Aivan-Seraj har ingen Kran og er derfor ikke til stor Nytte. Kajerne i Galata og Stambul er overfyldte med Varer, og der kan ikke dér skaffes Plads til mere. For at hidføre taalelige Forhold vilde det derfor være nødvendigt snarest at aabne Depotterne ved Séiri-Séfaine, reparere Kranerne, antage Arbejdere og sætte Arbejdet i System.

PERNAUS IMPORT FRA SØSIDEN

Naar undtages Reval er Pernau den eneste Havneby i Estland, der driver Import fra Søsiden af nogen Betydning. Denne Import er imidlertid, som Følge af Adskillelsen fra Rusland og Tabet af det nu paa lettisk Territorium mod Syd beliggende Opland, en Brøkdelen af den før Krigen stedfundne Import.

Den følgende Tabel, der angiver Pernaus Import fra Søsiden i Aarene 1925 og 1926, indeholder m. a. O. Mængde og Værdi af de vigtigste Varer, der i nævnte Aar er ankommet med Skib til og gaaet gennem Tolden i Pernau.

Pernaus Indførsel fra Søsiden.

	1925		1926	
	Tons	Mill. Emk.	Tons	Mill. Emk.
Kork	64	2.6	169	5.8
Salt	3272	8.8	4534	9.2
Manufaktur & Sække	9	3.1	35	4.3
Jernvarer	915	16.2	604	13.3
Kul	973	2.6	821	1.9
Maskiner	79	9.4	57	3.9
Kunstgødning	9730	55.7	6624	36.8
Kemikalier	23	1.0	24	0.7
Stenkulstjære	43	4.0	74	0.5
Lak og Farver	1	0.6	—	—
Kridt	38	0.2	50	0.8
Glas, Fajance & Porcellæn	49	1.9	65	2.0
Sild	660	19.5	507	12.5
Kolonialvarer	1332	44.9	954	27.2
Mineralske Olier	19	0.7	124	3.2
Gummivarer	—	0.1	—	0.2
Benin & Petroleum	55	2.2	653	7.4
Papirvarer	2	0.3	2	0.1
Korn	132	2.2	74	0.6
Hvede-Klid	100	1.1	151	1.4
Landbrugsmaskiner	7	0.4	11	0.8
Hamp & Manilla	96	9.8	77	4.2
Diverse	156	8.0	25	1.6
	17.761	187.0	15.702	145.2

Hovedposterne er m. a. O. *tonnagemæssigt* set i 1926:

SKIBSTRAFIKEN PAA DANZIG

Antallet af de i August Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 744 med 354,581 N.R.T. mod 707 med 337,031 N.R.T. i Juli Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 737 med 349,686 N.R.T. mod 699 med 342,223 N.R.T. i Juli Maaned.

Af de i August Maaned indgaaede Skibe indgik 335 med 175,547 N.R.T. i Ballast, medens 67 Skibe med 29,120 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med August Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe androg 670 med 335,746 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 678 med 336,776 N.R.T.

Den danske Tonnage staar i August Maaned med 91 Skibe med 63,188 N.R.T. atter som No. 2 efter Tyskland med 180 Skibe med 75,170 N.R.T. som No. 1. Den svenske Tonnage er gaaet noget tilbage og staar med 115 Skibe med 55.303 N.R.T. som No. 3 i Rækken.

1. Kunstgødning	6624	Tons
2. Salt	4534	—
3. Kolonialvarer	954	—
4. Kul	821	—
5. Benzin & Petroleum	653	—
6. Jernvarer	604	—

Tilsammen udgør disse 96 pCt. af den totale med Skib ankomne Varemængde, der i 1926 androg ca. 16,000 Tons, til en Værdi af ca. 1.5 Mill/ d. Kroner.

Omhandlede Import er efter alt at dømme hovedsagelig foregaaet fra Tyskland og Sverige, for en Række Varers Vedkommende med Omladning i Riga, hvorfra der findes ugentlig Damperforbindelse med Pernau og Arensburg. Rederiet Kirsten i Hamborg lader Damperne »Lavinia« og »Virgilia« (ca. 670 netto Tons) anløbe Pernau med ca. 7 Ugers Mellemrum paa Ruten Hamborg—Pernau—Reval — ev. Leningrad.

Hvad angaar *Afskibningerne* fra Pernau har disse i de to sidstforløbne Aar været:

	Mængde (Tons)		Værdi (Mill. Emk.)	
	1925 St.	1926 St.	1925	1926
Brædder	19.751	31.241	368.9	497.7
Laths	—	926	—	11.8
Props	1.79*)	1.84*)	36.4	56.6
Sveller	0.23*)	0.19*)	18.7	22.1
Tændstiktræ ..	0.02*)	0.05*)	0.1	4.0
Tagsten	148.0	1.7	0.2	9.0
Hør	225.3	290.5	18.1	27.7
Blaar	251.7	153.6	8.2	9.9
Hørfre	363.9	1151.2	13.1	25.2
Linolie	18.6	78.0	1.2	3.3
Fernis	59.2	5.0	3.2	0.3
Oliekager	306.7	472.7	2.8	8.5
Lærred	65.5	45.7	64.6	35.8
Tændstikker ...	55.1	137.7	0.2	3.8
	87.000	129.000	548	724

*) Mill. Kub. Fod.

Af ovenstaaende Tal fremgaaer, at Afskibningen hovedsagelig har drejet sig om Trælaster, endvidere, at der fra Pernau i 1926 er udskibet ca. 50 pCt. af Estlands totale Træeksport i nævnte Aar.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien	5	421
Danzig	162	17,727
Danmark	91	63,183
Tyskland	180	75,170
England	39	45,448
Estland	1	207
Finland	5	4,645
Frankrig	13	18,505
Holland	7	1,851
Italien	3	6,720
Letland	20	16,516
Lithauen	1	437
Norge	38	25,765
Østrig	5	824
Polen	58	19,784
Sverige	115	55,303
Jugoslavien	1	2,069

POLSKE KUL OVER GDYNIA

I August Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtaget Statistik eksporteret 82,783.5 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 76,840.5 T. i Juli Maaned.

Udførselen er forelt til de forskellige Lande som følger:

Sverige	44,382.5 T.
Danmark	30,089 »
Letland	3,477.5 »
Finland	1,884.5 »
Memel	1,350 »
Lithauen	1,600 »
	82,783.5 T.

UFORANDREDE AFGIFTER FOR ENGELSKE SKIBE

Den russiske Regering har aabenbart bestemt sig til ikke af engelske Skibe at opkræve de for Skibe tilhørende Nationer, som ikke har anerkendt Sovjetunionen, gældende forhøjede Havneafgifter.

Siden Englands Brud med Unionen har Leningrads Havn været besejlet af 3 engelske Skibe, bortset fra de Wilsonske Skibe med Køleanlæg, for hvilke ved særlig Kontrakt de normale Havneafgifter var fastsat. Nævnte Skibe blev behandlet som engelske Skibe for Bruddet.

SØ- OG HANDELSRETS DOM

Ved Sø- og Handelsretten er nylig afsagt Dom i en Sag af principiel Natur, idet det drejer sig om Forstaaelsen af »besparet Hyre« som anført i Sømandslovens § 23.

Sagen var anlagt af Matros Carl Jespersen, som anførte, at Damperen »Josey«, der tilhørte Rederiet Holm & Wonsild, under en Rejse fra Lissabon til St. Jan i Tiden fra 14. December 1926 til 9. Marts 1927 havde sejlet en Letmatros for kort, og at Dæksbesætningen herfor efter Sømandslovens nævnte Paragraf har Krav paa den besparede Hyre. Sagsøgerens Andel paastaas at være 17.03 Kr., som han altsaa paastod sig tilkendt hos Rederiet.

Rederiet har erkendt, at Skibet i det anførte Tidrum havde en Letmatros mindre end tidligere. Efter de Indstævntes nærmere Fremstilling var Forholdet det, at Skibet paa den nærmest foregaaende Rejse fra Philadelphia til Lissabon havde 2 Letmatros for lidt, og der kunde i Lissabon til Erstatning for dem kun faas 1 Matros. De Indstævnte paastaar sig imidlertid frifundne, idet de har gjort gældende dels, at denne Matros' Hyre var større, end den samlede Hyre for de 2 Letmatros, hvorfor faktisk ikke er sparet nogen Hyre ved at der kun er anlagt 1 Mand, dels at Skibet i Lissabon tillraadte en ny Rejse, idet Skibet blev udlosset i Lissabon og gik der-

FRAGTRATETALLET FOR AUGUST 1927

Fragtratetallet er for August beregnet til 107.0, næsten det samme som Tallet for Juli. Nedenstaaende Tabel viser Tallene for sidste Aar:

Jan.—Marts 1925 gsnit.	100.0
August 1926	112.8
September —	129.8
Oktober —	159.5
November —	159.0
December —	136.1
Januar 1927	126.9
Februar —	121.5
Marts 1927	117.7
April —	117.5
Maj —	112.3
Juni —	110.0
Juli —	107.2
August —	107.0

Ser man paa de enkelte Ruter, var nogle af Fragtraterne — bl. a. nogle amerikanske og transatlantiske Rater — højere, medens andre var lavere i August end i Juli; men gennemgaaende var Udsvingene ikke store, og i det samlede Gennemsnit har de altsaa omtront ophævet hverandre.

Naar Tallet for August 1927 ligger lavere end for den tilsvarende Maaned i 1926, skyldes det, at der paa dette Tidspunkt ifjor var begyndt en Stigning i Fragtraterne under Indvirkning af den engelske Kulstrejke. For August 1925 blev Fragtratetallet beregnet til 94.5.

BIDRAG TIL ENKEN

Vi har den Glæde at meddele, at vi fra Hr. Kommandør M. Bojesen, har modtaget 10 Kr. til den ulykkeligt stillede Skibsførerenke.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Solgt til Ophugning

Det gamle Fanøskib, Barken »Embla«, er i disse Dage solgt til et Selskab i Tønsberg for at ophugges. Barken har i de senere Aar været i svensk Eje og benyttet til Kystfart. Den er bygget 1885 paa Fanø, og endnu saa sent som 1909 var Barken hjemmehørende der, men blev saa solgt til Sverrig.

Esbjerg Redningsstation

har i disse Dage faaet en stor ny, moderne Redningsbaad, som er bygget paa Orlogsværftet i København. Baaden har elektrisk Lys og Motor og er helt igennem udrustet med moderne Hjælpe midler.

Markedet for Skibe

Under Navnet »Der Schiffsmarkt« udkommer der fra denne Maaned et nyt Tidsskrift, der udgives af Forlaget »Schiffsmarkt K. K. Ballin, Lübeck«. Vi har modtaget det første Nummer af Tidsskriftet, hvis Formaal først og fremmest er at tjene Skibssælgerens Interesser. Det giver disse, Mæglere og Redere, værdifuldt Materiale paa en overskuelig Maade og vil saaledes lette dem Arbejdet, og ved sit nye Adressemateriale vil Tidsskriftet utvivlsomt kunne være til Nytte for Folk, der ønsker at sælge Tonnage. Fra 1. Oktober udkommer Bladet hver 14. Dag.

Stabelafløbning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 352, bygget for Regning Herrer Skibsførere Fearnley & Eger, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 375' 0" × 53' 6" × 36' 0", og Bæreevnen er ca. 7800 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3000 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Fernlane«.

Skibssalg.

S/s. »Laura« tilhørende Rederiet »Vesterhavet« i Esbjerg, er solgt til Rederiet F. S. Reinhard, Danzig.

Bogø Navigationsskole

Under 9. ds. har Ministeriet for Industri, Handel og Søfart konstitueret Navigationslærer C. U. L. Falck i den ved Navigationsskolebestyrer Hjelms Død ledigblevne Stilling som Bestyrer af Bogø Navigationsskole.

(Fortsættes Side 557)

DEN ITALIENSKE HANDELSFLAADE

Den italienske Trafikminister har tilstillet Premierminister Mussolini et Brev indeholdende nogle Data angaaende den italienske Handelsflaades Vækst i de sidste Aar, hvoraf vi gengiver følgende:

Italien, der med Hensyn til Tonnage, drevet af Damp og Motor, før Krigen indtog Ottendepladsen, rykkede i 1925 op paa Sjettepladsen, i 1926 paa Femtepladsen, og er i Aar rykket over Frankrig, saaledes at den nu indtager Fjerdepladsen mellem Verdens maritime Magter (efter England, de Forenede Stater og Japan) og i Europa kun overgaaet af England.

Jeg refererer Tallene, der taler for sig selv, over Tonnagen den 30. Juni 1927, vor Æras femte Aar, en tilfredsstillende Belønning for de fem første Aar af den fascistiske Virksomhed for den nationale Rejsning: England: 19,179,000 Tons, de Forenede Stater 11,171,000 Tons, Japan: 4,033,000 Tons, Italien 3,396,000 Tons, Frankrig 3,362,000 Tons og Tyskland 3,320,000 Tons.

Endnu større Tilfredshed giver Tallene for Flaadernes Vækst fra 1924 til 1927, hvor vi indtager Trediepladsen. De Forenede Stater: 9,144,000 Tons, Japan: 2,325,000 Tons, Italien 1,966,000 Tons, Frankrig 1,440,000 Tons.

Med Henblik paa dette sidste mener jeg det opportunt at bemærke, at den stærke Udvikling af den amerikanske Handelsmarine hovedsagelig skyldes Krigskontingenter og for en stor Del bestaar i uøkonomiske Konstruktioner, som, efter at det Formaal, hvortil de blev byggede, var ophørt at eksistere, i Millioner af Tons ligger op i Nordamerikas Havne. Man maa saaledes anlægge en ganske anden Vurdering, forsaa vidt angaar Japan og Italien.

Og endelig er det af største Interesse, at vi for den oceangaaende Tonnages Vedkommende har naaet Trediepladsen i Verden. Den Procentdel af de forskellige Staters Flaader, der med Hensyn til Størrelse og Alder kan indsættes paa de store Trafikruter er følgende: England 37.72 pCt., de Forenede Stater 22.18 pCt., Italien 6.79 pCt., Tyskland 6.17 pCt., Frankrig 6.08 pCt. og Japan 6.04 pCt.

Ligeoverfor Frankrig og Tyskland vil vel endnu nogen Forandring være mulig, men den italienske Handelsmarine, opmuntret af de Impulser, som hele Nationen har modtaget af Fascismen og støttet af Regeringens Omsorg og den Interesse, som hele Nationen har for dens Fremtid, regner med at kunne opretholde den vundne Stilling.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 20. September 1927.

TRÆLASTMARKEDET

En vis Optimisme gør sig gældende i de fleste Markedsberetninger, og maaske med god Grund. Det bliver imidlertid mere og mere vanskeligt at give en nogenlunde paalidelig Oversigt over Fragtmarkedet, da Stillingen forandres daglig, og endnu vanskeligere bliver det at forudsige Fremtidsudsigterne. En Uendelighed af Ting spiller ind, og til Trods for Experternes — i mange Henseender — udmærkede Kalkulationer over Høstens Udfald, Kvalitet og Omsætningsmuligheder, gaar det sjældent efter Beregning, og for Skibsfartens Vedkommende sjældent efter Fortjeneste. Saa længe Forholdene »all over« er saa ustabile som nu, maa vi holde os til de øjeblikkelige Kendsgerninger, og selv om det ikke kunde skade at se lidt optimistisk paa Fremtiden, berettiger Dagens Fragtmarked just ikke til udpræget optimistiske Betragtninger. Heldigvis er der hæderlige Undtagelser, og Undtagelserne idag er de Markeder, som paa denne Aarstid altid kan ventes at komme op, saasom Korn fra Montreal, Træ fra Canada, Kul op til de nordlige botniske Havne, og delvis Træ fra Østersøen og Hvidehavet. Alle disse Markeder har absolut Betingelser for at forbedres, men det gaar langsomt, og naar Raterne endelig er kommet op i rimelige Cifre, løber der altid en Del uforudsete extra Udgifter paa i Form af længere Expeditioner, ofte længere Rejser, grundet paa daarligt Vejr, Is o. s. v., saa den eventuelle extra Fortjeneste paa Papiret kan let gaa fløjten. Montreal maa siges at være et virkelig godt Marked, og Befragterne er ikke sene til at udnytte den mindste Chance. Det hjemgaaende La Plata Marked er gaaet ret betydeligt tilbage for Oktober Lastning, og da Okt./Novb. og Decb. gerne regnes for de daarlige Maaneder for Kornafskibning, er det forstaaeligt, at Kornkøbmændene ikke er for ivrige, især da den overskuelige disponible Tonnagemængde — i alt Fald for Oktober — forekommer meget rigelig i Forhold til de Mængder, som skal udskibes. Enkelte Baade skifter til Chile, men en 5/10 Baade mere eller mindre gør ikke Udslaget. En livligere Købelyst kan hurtigt forandre Billedet, det gælder saavel Korn som alle andre Varer, og Tiden vil vise, om Optimisterne faar Ret, eller i alt Fald delvis Ret.

Østersøen er stort set helt uforandret, og lige før Dagen meget utilfredsstillende. Nogen Forandring er der nødt til at blive inden ret længe, men vi er ogsaa saa langt henne i Sæsonen, at Dækslast-Restriktionerne til U.K. snart bliver aktuelle, og disse er ikke til nogen pekuniær Fordel for Rederne, saa meget mere som de kontinentale Importører altid venter at faa endnu rimeligere Fragter efter ultimo Oktober. De seneste Afslutninger afviger ikke fra, hvad der blev gjort i forrige Uge. Blandt andet er sluttet:

575 Std. 2 Pl. Kotka Dist/Bordeaux, 49/-; 650 Std. Skellefteå/Ostende el. Brussel, 45/-; 500 Std. Bureå/Ostende el. Brussel, 46/-; 800 Std. Kotka/Sharpness, 46/-; 900 Std. Uleåborg — Kemi/Hull, 49/-; 625 Std. Kotka/Hull, 43/6; 600 Std. Danzig/London, 37/6; 600 Std. 1 Syd-Finland/Antwerpen, 41/-; 950 Std. Wiborg/London 43/9; 800 Std. Bureå, 46//3, Holmsund 45/3 London; 600 Std. Uleåborg/London, 47/9; 600 Std. Uleåborg/Grimsby, 46/-.

En Del Ladninger til Zaandam og Amsterdam er taget til Hfl. 24½, Lastning Herno Sands/Sundsvalls. Props fra svenske-finske Havne til U.K., samt Pulpwood til Rotterdam og nordfranske Havne noteres uforandret, maaske en Smule lavere, og Forretningerne kommer trent i Stand.

Hvidehavet har bl. a. taget: 1200 Std. U.K. Cont. 62/6; 1000 Std. Archangel/Barry-Cardiff, 65/6; 680 Std. Archangel/Bremen, 63/-.

Canada er betydelig fastere, og 72/6 en, 75/- to Lossehavne W.B.I.E. erholdes nu.

KUL, KOKS etc.

Til svenske Østersøhavne indikeres nu lidt højere Rater, hvorimod danske Destinationer fremdeles er »neglected«. Tyne/Lindholm Pier, 3000 Tonner er gjort til 5/4½, Forth/Aalborg 2350 t. 5/9. Tyne/Vejle noterer 5/6 for 25/3000 T. London/København 7/9, 7/10½, Mersey/København 8/6 9/-. Wales/København el. Helsingør 5/9, maaske 6/-. Wales/Helsingfors 6/3. Fra Danzig bydes gennemgaaende bedre Betingelser, specielt til nordsvenske Havne, men de allerfleste Baade ser bort fra Kul og foretrækker en Ballastrejs efter ny Trælast. En lille Forbedring i Kul- og Koks-raterne

(Fragtmarkedet fortsat.)

kunde maaske binde en Del af Tonnagen, og et Stykke Tid lette Trælastmarkedet, men det er vist for sent paa Aaret til at gøre en væsentlig Forandring.

MIDDELHAVET

En Overgang saa det ud til, at de udgaaende Kulrater vilde bedres, men noget videre blev det ikke til, og Noteringerne er stadig omkring 8/3, 8/6, 6/8000 T., Genoa, optil 10/- 25/3000 T., 9/- Marseille/Algiers, 10/- Sfax, 9/9—10/6 Sicilien, 10/6—11/- Alexandria; 11/- 12/6 Barcelona, 8/- 8/3 Gibraltar, med lignende Noteringer fra Emden og Rotterdam. Fra Danzig er solgt store Kvantiteter, mest til italienske Havne, og Befragternes Ide er omkring 10/3.

De hjemgaaende Markeder er stort set uden Forandring. Frugt fra Spanien betaler dog lidt højere, ca. 23/6, 25/- for 90/100,000 cbf. Baade. Saloum/Kontinentet indikerer 24/- 24/6 Basis, og Sfax/London 10/6 Fosfat, 17/- Esparto, Sfax/Hull 10/6 11/-. Santa Pola/Reykjavik 14/- 15/-. Tunis/Malmø og Karlskrona 14/- 15/-, Alexandria/Hull 11/- London 12/-. Fra Cyprus og græske Havne kan anvendes en Del Baade, og Sortehavet har stadig nogle Efterspørgsler til sidst betalte Rater, hvorimod Donau er forretningsløs. Poti/Baltimore har faaet 9500 T. til \$3.90 og 7300 T. \$4.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Laster, Kul, Cement, Kainit etc. uden Bedring. Montreal hjemgaaende har gjort store Forretninger for Sept./Oktb. Lastning til nogenlunde ensartede Rater for Oktober og ½ à 1 c. bedre for Sept. 15/15½ c. R/A. 16/16½ c. Bremen. 19/19½ c. Middelhavet og 24/24½ c. er betalt for Oktb. 3 danske/svenske; 20 c. København direkte. I dette Marked ventes en betydelig større Aktivitet i Løbet af kort Tid, og følgelig ventes ogsaa forbedrede Rater. For November Lastning er sluttet 2/3 Baade til 17 c. A/R, 18 c. Bremen. New York/Bremen 15½ c. Byg. Gulfen/A-H. range 17½ c., Cuba var kun repræsenteret med en parcel til London à 17/6. Ud fra Gulfen tilbydes adskillige Ordre paa net Charter til U.K. Cont. til

omkring 7½ c. Basis Kontinentet, og Oliekager til danske Havne betaler \$6.75, prompt, \$6.50 Oktober. Nord-Pacific har betalt 33/6 Novb., 35/- Decb./Jan.

SYDAMERIKA

Kul fra Wales og Rotterdam til Lower ports indikerer endnu ikke over 13/- 13/6, til Trods for det svagere hjemgaaende Marked, men de næste Slutninger udover bør ikke ligge under 15/-, og selv 15/- er lidet tiltrækkende. Som nævnt er Kornmarkedet afgjort svagere for Oktb., og meget vil afhænge af, hvorledes Oktober-Tonnagen finder Afsætning, for at kunne bedømme Udsigterne for Novb./Decb. Til Montreal er sluttet enkelte Baade til 22/- 24/-, og Chile har faaet et Par Ballastbaade, men der er nok igen af fragt-søgende til Europa, og Efterspørgslen er mindre god lige for Øjeblikket. Chile/U.K. Cont. og Chile/Staterne har taget 10/12 store Baade til 28/6, 30/- Kontinentet, \$5.50 U.S.A. Til Leningrad/Odessa offereres 32/6 og Danmark/Sverige/Danzig 31/- 32/-.

ØSTEN

Sydafrika/U.K. Cont. byder 23/6 Oktb., og Indien/U.K. er gjort til 22/- d.w. Novb.; Madras/Kont./Middelhavet 33/9, Novb./Dec. Port Pirie/Bristol Kanalen el. Antwerpen 35/9. Saigon/Reunion 3000 t. Ris. 32/6, Vladivostok/Kontinentet 35/-, Skandinavien 36/3, Nov./Decb. Fra Australien Dec./Jan. kan antagelig opnaas 40/- 43/9, henholdsvis fra vestlige og sydlige Lastepladser.

TIME-CHARTER

Baade i vestindisk og transatlantic Fart er gjort betydelige Forretninger:

9000 T. voyage home, Lev. Syd-Staterne \$1.70; 9400 T. voyage via Gulf, Lev. Hampton Roads \$1.75; 10,800 T. voyage Lev. Staterne, ca. \$1.50; 8200 T. 1 Gulf Rundrejse Lev. Tyne 4/-; 7400 T. voyage home, Lev. Staterne \$2.-; 4300 T. 6 Mdr.s W.I. \$1.50; 3/5000 T. Rundrejse W.I. fra \$1.50 ned til \$1.10.

DANSKE SKIBSMÆGLERE**ASSENS**

ALFRED LARSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS
TELGR.-ADR. „ALFRED“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390
Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
“MYREN”
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: “Hølmøld”
Amaliegade 36

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR
Telefoner: Provins.Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11
Telegram Adresse:
JØRGENSEN

NØRRESUNDBY

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

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 554).

Kur for Kommunister

Chile har løst »Kommunist-Spørgsmaalet« ved at sende Landets Kommuniste til Robinson Crusoes Ø, Juan Fernandez, og lade dem prøve at drive Kommunisme paa egen Haand.

For et halvt Aar siden sendte Chiles Regering en Del kommunistiske Ledere til Juan Fernandez-Øen. Deres Familier fik Lov at følge med, og de blev forsynet med Værktøj, Huse og alle Nødvendighedsartikler, saa de blev i Stand til at sørge for sig selv. Efter at der nu er gaaet seks Maaneder, har de udtalt Ønske om at maatte vende tilbage til Fastlandet og kommer paa Uafhængighedsdagen den 18. September. De har nu lært at sætte Pris paa at leve i en ordnet Stat.

Som et Eksempel paa de rolige Forhold i Chile oplyses, at der ikke har været afholdt et eneste Protestmøde i Andledning af Sacco-Vanzetti-Sagen.

Marconi Auto Alarm

Efter at det engelske Handelsministerium nu efter mange Aars Forsøg har godkendt et af Marconiselskabet fremstillet automatisk Alarmpararat for Modtagelse af Nød-signaler fra Skibe i Havsnød, er dette Anlæg allerede installeret i over 200 britiske Skibe.

Ved Hjælp af denne Installation kan Skibe »kaldes op« selv om Telegrafisten er borte fra sit Arbejde.

Der opnaas herved for bestemte Klasser af Skibe Mulighed for en Reduktion i Antallet af Telegrafister og dermed en ret betydelig Besparelse i Driftsomkostningerne.

Dette opnaas ved Hjælp af et særligt Apparat, som ved Modtagelse af Alarmsignalet faar Klokker til at ringe i forskellige Dele af Skibet.

Alarmsignalet bestaar af en Række af 12 »Streg«, som sendes ud i Løbet af 1 Minut. Varigheden af hver »Streg« er 4 Sekunder med 1 Sekunds Mellemrum, og Alarmeringen virker ved Afslutningen af den 3. paafølgende »Streg«, der er modtaget.

Naar Skibe, der er i Havsnød, selv har tiltrukket sig Opmærksomheden paa de Skibe, der er i Nærheden, sendes Havsnødsmeldingen ud.

Blandt de Skibsredere, som har placeret Ordre hos the Marconi International Marine Communication Co. er: the Royal Mail Steam Packet Company, Messrs. T. & J. Brocklebank, Messrs. F. C. Strick & Co., Ltd., Messrs. Elders & Fyffes, Ltd., The Glen Line Services, the Sun Shipping Co., Ltd., Lambert Brothers Ltd., Ellerman Lines, Clan Line, Andrew Weir & Co., and T. & J. Harrison.

Dette Auto Alarmpararat kan besigtiges hos Marconi i London og Oplysninger gives ved Selskabets herværende Agenter Sophus Berendsen A/S., København, og det vil ydermere blive demonstreret ved the Shipping Engineering and Machinery Udstilling, der aabnes i Olympia den 8. September.

En Revolutionering af Motorindustrien?

Fabrikant I. C. Rasmussen i Tønder har anmeldt Patent paa et automatisk Kompressoranlæg, som han har givet Navnet »Trykgasanlæg«, i hvilket der kan forbrændes billig Raaolie sammen med Luft under højt Tryk med en konstant Flamme.

Fabrikant Rasmussen har givet »Flensborg Avis« følgende nærmere Beskrivelse af sin Opfindelse: Selve Forbrændingen er lig den i en Dieselmotor, blot sker der i denne en Forbrænding ved hver anden Omgang, og Forbrændingsprodukterne stødes straks ud i det frie. I Rasmussens Anlæg er Forbrændingen konstant, og Forbrændingsprodukterne, som staar under højt Tryk, opbevares og benyttes, naar der bliver Brug for dem. Dette er en helt ny Vej, der er slaaet ind paa, og Resultatet menes at ville bringe en hel Omvæltning paa hele Kraftmaskine-Omraadet.

Enhver Dampmaskine kan uden videre drives med Trykgas, og dens Kedel kan bruges som Trykbeholder. Driften vil koste under Halvdelen af, hvad den nu koster, og tilmed kan der spares Personale, da et Trykgasanlæg virker fuldstændig automatisk. Ved Nyanlæg sparer man de store Kedel- og Skorstensanlæg.

Ligeledes kan Lokomotiver eller Skibsmaskiner uden videre drives med Trykgas, og Forandringen koster forholdsvis lidt.

Automobiler vil ligeledes blive byggede med Trykgasanlæg i Stedet for Motor. De vil kunne fremstilles billigere, da alle Gear, Koblinger, Startindretninger samt den elektriske Tænding bortfalder. Reparationerne bliver faa og smaa, da Maskineriet er meget mere enkelt og mere robust end en Motor. Betjeningen er meget lettere. Brandfaren er ikke mere til Stede, hvorfor man kan spare denne Forsikring, men den største Fordel er dog, at Driften med Trykgas kun vil koste en Fjerdepart af det, den koster med Benzin, og saa trækker denne Maskine endda meget bedre igennem og gaar meget blødere.

Ogsaa Flyvemaskiner vil maaske inden ret længe blive byggede med Trykgasanlæg. Trykgasanlægget svigter aldrig, hvis der da ikke sker et eller andet Brud, og Brandfaren ophører. Om Luftskebe gælder det samme. Saa er der endnu en stor Fordel, nemlig at man kan drive flere Propeller fra et Trykgasanlæg; disse drives saa med Turbiner, og Flyveren behersker Maskinanlægget meget bedre paa denne Maade. Forbruget af Raaolie bliver kun halvt saa stort som af Benzin.

Fra et Trykgasanlæg kan man drive saa mange smaa og store Maskiner, man vil, baade hurtigt og langsomt løbende. Trykgasanlægget kan altsaa fordele sin Kraft paa en meget nem og billig Maade.

Retningsfindere

Den stadig stigende Anvendelse af Retningsfindere ses bedst af den Mængde Ordre, der modtages fra Skibsredere paa nye Installationer, ikke alene til nye Skibe eller for enkelte Baade, men i mange Tilfælde for et helt Antal Installationer for hele Flaader.

Blandt de seneste Installationer af Marconi's Retningsfindere er 15 af The Hain Steamship Co.'s Skibe, 6 af Messrs. Stanley & John Thompson, Ltd., 6 af Messrs. G. Heyn & Sons, og yderligere Installationer til Messrs. Donaldson Brothers, Furness, Withy & Co., Ltd., Elders & Fyffes Ltd., the China and Southern Trading Co., Ltd., og J. Constantine Steamship Line Ltd., of Middlesborough.

Marconiselskabet har netop bragt sin allernyeste Retningsfinder Model D. F. M. 2 paa Markedet, der udmærker sig ved samme Nøjagtighed som de tidligere Typer, af hvilke D. F. D. S., Ø. K. & Orient herhjemme har ialt 13 i Drift, men den er betydeligt billigere end disse.

POSITIONSLISTE PR. 19. SEPTEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 18.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Kings Lynn 8.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 18.9. p. R. t. Port Said.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Kbhvn. 19.9.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Archangel 11.9.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 5.9. p. R. t. Sydney.

s.s. *Argentina*, Juul, Larsen, afg. Rotterdam 14.9. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 7.9. til Kbhvn.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Rotterdam 19.9. til Kbhvn.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Kobe 17.9.
s.s. *Askø*, Hjort, pass. Brunshüttel 18.9. p. R. t. London.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 10.9.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Aston Grange 17.9.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Vladivostok 11.9. til Portland.
s.s. *Axel*, Kanstrup, pass. Kielerkanalen 18.9. p. R. t. Newcastle.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. September 1927.

London	18,16 ¹ / ₂	Madrid	65,15
New York	374,00	Amsterdam	149,95
Berlin	89,00	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,70
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,44
Zürich	75,15	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

B

s.s. *Beira*, Falk, ank. Vejle 15.9.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Nielsen Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Trångsund 9.9.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Kbhvn. 16.9.
 s.s. *Bogo*, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 20.9.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Durban 16.9.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Fredericia 18.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 16.9.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Duysen, ank. Hull 8.9.
 s.s. *Brasilien*, Brocks afg. Cardiff 3.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Grimsby 4.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Danzig 12.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Esbjerg 18.9.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Preston 12.9.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Stockholm 19.9.
 s.s. *Børglum*, Mollerup, ank. Nykøbing F. 17.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 8.9.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Seattle 15.9.
 m.s. *Christian*, Simonsen, afg. New York 10.9. til Nyborg.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. London 14.9.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 17.9. til Leningrad.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. London 17.9. til Kbhvn.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 15.9.
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Sarpsborg 17.9. til U.S.A. Outports.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Gibraltar 16.9. p. R. t. Le Havre.
 s.s. *Dansborg*, Mathiassen, afg. New London 15.9.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 18.9.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, ank. Kbhvn. 16.9.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Landskrona 18.9. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Livorno 18.9. til Neapel.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Horsens 17.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Hirtshals 18.9. p. R. t. Kemi.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Newport 8.9.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, afg. Llanelly 14.9. til Kragerø.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Hernøsand 18.9.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Danzig 17.9.
 s.s. *Estonia*, Skjoldam ank. New York 9.9.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Suez 7.9. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. London 3.9.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Reval 13.9.

s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Bangkok 6.9.
 s.s. *Flora*, Jensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Boston 17.9. til Philadelphja.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Møllersvik 17.9.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Archangel 5.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Voldborg, afg. New York 13.9. til Kbhvn.
 s.s. *Frederiksberg*, Wendt, ank. Port au Prince 14.9.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen afg. Port Talbot 15.9. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Blyth 18.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 3.9.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech afg. Dunkirk 17.9. til Vejle.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Brunshüttel 15.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj ank. Havre 10.9.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Aarhus 19.9.
 s.s. *Harald*, Christensen, i Dok i Frederikshavn siden 13.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen afg. Penarth 16.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Randers 19.9. til Aarhus.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Garston 16.9. til Kbhvn.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Sharpness 17.9. til Llanelly.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 3.9.
 s.s. *Inga*, Jensen, ank. Aberdeen 11.9.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Andersen, i Dok i Frederikshavn siden 13.9.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Danzig 13.9.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Dairen 13.9.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Manzanillo 16.9.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Garston 14.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 3.9.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Norfolk 12.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Nakskov 13.9.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jagersborg*, Petersen, ank. Methil 16.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Dieppe 18.9.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Cardiff 17.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 18.9. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 17.9. til Esbjerg.
 s.s. *Kina*, ank. Nakskov 12.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Kaskø 12.9.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Hernøsand 10.9.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnä · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyetad · Raumo · Räsö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Xpila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudaa · Kemi · Torneå

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnager Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

D. A. KNUDSEN & 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«

s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Antwerpen 18.9.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Panama Kanalen 30.8.
 p. R. t. Caleta Coloso.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Gibraltar 18.9. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, pass. Sydney NS. 18.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Kbhvn. 16.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Kutka 17.9.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 11.9.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 12.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Esbjerg 19.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 18.9.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kbhvn. 4.9.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Trangsund 18.9. til Åbo.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Makslahti 16.9.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Brunsbüttel 18.9. p. R. t. London.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 20.9. til Santos.
 m.s. *Mexico*, Hansen, pass. Fayal 15.9. p. R. t. Beauniant.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hull 14.9.
 s.s. *Minsk*, zum Vohrde, ank. Antwerpen 17.9.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Durban 16.9.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Aarhus 9.9. til Kemi.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, pass. Lødingen 18.9.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Danzig 11.9.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Cardiff 6.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Utansjø 19.9. til Hornefors.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 17.9. til New York.

P

m.s. *Panama*, Væring, afg. San Francisco 10.9. til Panama Kanalen.
 s.s. *Parana*, Brouer, afg. Rotterdam 16.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Montreal 17.9. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Dairen 19.9.
 s.s. *Phoenix*, Rutefart Esbjerg-Hamborg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Danzig 18.9.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Kemi 17.9. til London.
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 16.9. til Sundsvall.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Helsingør 16.9.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Malm 17.9.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Struer 19.9. til Antwerpen.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Nyborg 16.9. til Baytown.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 18.9. til Hull.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Danzig 19.9. til Riga.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Port Said 16.9. p. R. t. London.
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. St. Thomas 12.9. til Hamburg.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 18.9.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Holtenau 14.9.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Hernøsand 13.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 12.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Skagen 18.9.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbhvn. 18.9.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Danzig 17.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Garston 16.9.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kiel 18.9.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 17.9.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Jacobstad 15.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. New Orleans 15.9.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 16.9.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Rotterdam 17.9.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Grimsby 15.9.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Archangel 30.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Leningrad 11.9.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 14.9. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 6.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 30.8. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Melilla 19.9. til Oran.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Ushant 15.9. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Trondhjem*, Ankensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Tarragona 17.9. til Valencia.
 s.s. *Thyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig 19.9. til Sundsvall.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. La Pallice 18.9.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 13.9.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, pass. Dungeness 10.9.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Amsterdam 7.9.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 19.9.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Emden 19.9. til San Juan.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Makslahti 14.9.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Hook of Holland 16.9. p. R. t. St. Nazaire.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, afg. Cardiff 16.9.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 17.9. til Danzig.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.
Bark Viking, Clausen, rapp. 200 miles Vest for Fastuet 18.9.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 17.9.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Manzanillo 13.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. East Greenwich 17.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontore

E. VON MEHREN & CO.GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegrams-Adresse: »Vonmehren«SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER**FRITHJOF L. PETERSEN**

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW
90, BROOMIELAWSKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"**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 LØFTE · EVNE

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.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.**P. Brown jun. & Co**

Amaliegade 45 · København · Danmark

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres
med Dags Varsel.**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %**

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

TM.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

Sleepmaas

ROTTERDAM

Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley.

KARL BRESEMANN

STEVEDOR

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT

BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN

Telegram Adr. "BREMKA"

INTERNATIONAL STEVEDORING**ALFRED MUNTE**

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

Telegr. Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Bøe**DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.**

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)

Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.**

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KULAFSKIRNINGSHAVNE
REFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LONDON E.C.3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lambert
Newport, Mon., 131, 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.....	} Lambert
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} Lambrose, Grimsby
Immingham, Dock Offices.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Diesel Olie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København, Centr. 5455. Telegr. Adr. Unitedoil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI'S BP

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770 · TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klasses

**BUNKERKUL · &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klasses

**STEVEDORES, BUGSERSEL-
SKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE**

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N.V. 9.

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksmættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

BRUG

VARER · MERKE

Holzapfels

Patent Fårver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK

TELEFON 5601 ST. ANNE PLADS 18 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLZANDIA

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFT

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

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. 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

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.421.765

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

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Tofthund · Tønder · Varde · Viborg

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 40

FREDAG 30. SEPTEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVN OG HAMBURG

Den Diskussion, der i den sidste Tid har fundet Sted i en Del af Pressen om at søge den i Hamburg stedfindende Omladning af Varer til Danmark begrænset mest muligt, saaledes at Varerne i Stedet ført direkte til dansk Havn, er ogsaa i udstrakt Grad blevet omtalt og kommenteret i Udlandet.

Det ledende engelske Skibsfartsblad »Fairplay« har saaledes indgaaende beskæftiget sig med Spørgsmaalet og udtaler bl. a., at selv om Hamburg paa Grund af sin fortrinlige og meget hyppige Forbindelse med oversøiske Lande, der er de regelmæssige Ruter paa Danmark overlegen, har formaaet at drage en stor Del af den danske Trafik til sig, er dette dog ikke den afgørende Grund til den nuværende Tingenes Tilstand. Hovedaarsagen til Hamburgs Overlegenhed som Transithavn for danske Varer maa søges i Fragraterne. De danske Provinshavne, af hvilke henvend en Snes benyttes som Anløbshavne for ocean-gaaende Dampere, skønt en Del af dem paa Grund af deres Beliggenhed og Indløbsforhold er uegnede dertil, trods al stedfunden Modernisering, er nemlig meget dyre at anløbe som Følge af de høje Afgifter. Det Faktum, at Dampere som er sluttede med Korn og Foderstoffer til København, maa anløbe 3, 4 til 5 Provinshavne for at losse Partladninger, fordyrer Fragten for hele Ladningen meget betydeligt, da de høje Ekstraomkostninger jo maa dækkes. Dette er Grunden til, at det i mange Tilfælde er billigere at tage Varerne over Hamburg, idet Omladnings-Omkostningerne ofte mere end dækkes ved den store Forskel mellem Fragtraten til Hamburg og til et Antal danske Havne. Denne Vanskelighed vilde imidlertid i det væsentlige kunne overvindes, hvis Trafikken kunde indskrænkes til to eller tre danske Havne som København, Aarhus og Aalborg, saaledes at Varerne derfra fordeltes til de øvrige Havne, idet Omladnings-Omkostningerne fra én dansk Havn til en anden vilde være mindre end fra Hamburg til danske Havne.

Det er blevet sagt, udtaler Bladet sluttelig, at det staar i dansk Skibsfarts Magt at ændre den nuværende Tingenes Tilstand, men Skibsfarten kan intet udrette i denne Sag. Det afhænger af Købmændene i de forskellige Havne, om den danske Import skal gaa direkte til danske Havne, eller om Hamburg vedblivende skal indkassere Fordelene ved »the harbour confusion in Denmark«.

Som man ser, hævder »Fairplay« de samme Synspunkter, der er fremsat fra dansk Side, og den eneste Maade, hvorpaa det beklagelige Forhold kan ændres, vil sikkert være ved at faa tilvejebragt lavere Fragter gennem Losning af hele Skibsladningen i København eller en enkelt af de store Provinshavne, hvorfra Varerne saa fordeles til de forskellige Bestemmelsessteder i mindre Skibe.

RANDERS HAVN

Som vi meddelte i vort sidste Nummer har Havnesudvalget i Randers vedtaget at indstille til Byraadet, at det søgte Ministeriets Samtykke til en Udvidelse af Havnen og en Uddybning af Sejllobet samt til, at der til Gennemførelsen af disse Arbejder blev optaget et Laan paa 5,350,000 Kr.

Vi har atter og atter paapeget det urimelige i, at vore Provinshavne skrider til Udførelse af store Udvidelser, som Trafikken paa de paagældende Havne ikke berettiger, men som uvægerligt har den kedelige Følge, at det bliver umuligt for Havnene, naar de skal forrente og afdrage de store Kapitaler, der anvendes til disse Arbejder, at bringe Takster og Afgifter ned paa en rimelig Højde.

Vi haaber derfor, at Regeringen vil nægte at give den ønskede Sanktion, saaledes at ikke disse paa-tænkte nye og store Arbejder ved Randers kommer til yderligere at forøge de Vanskeligheder, der er forbundet med at faa de gældende altfor høje Havnetakster i Provinsen nedsat.

OVERENSKOMST MED STYRMANDSFORENINGEN

Dansk Styrmandsforening har holdt Generalforsamling for at tage Stilling til den af Dansk Dampskibsrederiforening opstillede Overenskomst. Mødet fandt Sted i Navigationsskolens Forsamlings-sal, hvor Repræsentanten for Foreningen, Chr. Christensen, fremsatte Sagen. Rederiforeningens Forslag gik ud paa, at Lønoverenskomsten med de vedtagne Ændringer skal gælde til 31. Marts 1929. De fastsatte Tarifer blev drøftet, og man gav derefter Bestyrelsen Mandat til at træde i Forbindelse med Rederiforeningen for at afslutte den foreslaaede Overenskomst. Der var nogle ganske uvæsentlige Punkter, som man antog, at de to Bestyrelser med Lethed kunde blive enige om, og dermed vil Sagen være i Orden for Styrmandenes Vedkommende.

LLOYDS FORLISSTATISTIK

Den Oversigt over forliste Skibe, som Lloyds Register har offentliggjort vedrørende indeværende Aars første Kvartal, viser, at Danmark indtager en særdeles smuk Stilling indenfor de søfarende Nationer. Den foreliggende Opgørelse over den tabte Tonnage indenfor Verdenshandelens Flaade stiller Danmark som Nr. 1, idet vi ikke har noget Forlis i nævnte Kvartal, hvori der er forlist 104 Skibe, repræsenterende 152,913 Tons.

De forskellige Landes Tab fordeler sig saaledes pr. 1000 Tons: Grækenland 90, Spanien 66, Japan 65, Italien 54, Frankrig 40, Tyskland 26, Norge 22, U. S. A. 21, Britiske Dominions 21, England 11, Sverige 11, Holland 5 og Danmark 0.

Det fremgaar heraf, at Danmark baade ved sin Handelsflaades Sødygtighed og sine Sømænds Indsats er i Stand til at hævde en fremragende Plads saaledes, at Tab af Tonnage er sat ned til et Minimum.

POLENS KUL-EKSPORT

De fra Polen i August Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul androg 1,048,000 Tons. Eksporten fordeles sig paa de forskellige Lande saaledes:

	August 1927 i 1000 Tons
Østrig	264
Ungarn	65
Sverrig	208
Danmark	150
Czekoslovakiet	4
Danzig	42
Lettland	21
Jugoslavien	46
Svejs	12
Italien	95
Rumænien	17
Lithauen	7
Memel	5
Finland	41
Frankrig	19
Norge	19
Belvien	13
Bunkerkul	20
	1048

Af Eksporten gik 342,000 Tons over Havnen i Danzig, 84,000 over Havnen i Gdynia og 17,000 over Tozew (Dirschau).

SKIBSBYGNING I SOVIET-UNIONEN

Generalkonsulatet i Leningrad indberetter, at Bygningen af den første Serie af Trælastdampere, bestaaende af »Zinovief«, »Stalin«, »Krassin« og »Tomsky«, nu er tilendebragt.

De følgende fire Skibe af samme Type — »Pravda«, »Iskra«, »Rabotchy« og »Kresianin« — forventes færdigbygget i Løbet af Januar—Marts 1928.

KURS OG ASSURANCEPRÆMIE VED FRAGTFORSKUD

Konsul *H. K. H. Pohlmann*, Saltsjö-Storängen, har Ki en Skrivelse henledt Sveriges Redareförenings Opmærksomhed paa, at Afskiberne plejer at debitere Overkurs, naar der forlanges Fragtforskud, skønt de ifølge Certepartiet ikke har nogen som helst Ret dertil. I Skrivelser behandles endvidere Spørgsmaal om Assurancepræmie af Fragtforskud, samtidig med, at der gøres Rede for, hvorledes Assurancen kan ordnes paa en for Rederen tilfredsstillende Maade.

Sveriges Redareförenings Bestyrelse har paa et for nylig afholdt Møde behandlet denne Sag og fandt Skrivelsens Indhold af saa stor Interesse, at den fandt Anledning til at meddele dens Indhold til Foreningens Medlemmer i et Cirkulære.

Konsulens Skrivelse er saalydende:—

Ved et Møde i Østre Kreds i afvigte Maj Maaned tillod jeg mig at fremdrage en Del i Norrlandshavne raadende Forhold, der nødvendigvis maa rettes, og med de tilstedeværendes Tilslutning ansaas det for rigtigt at forelægge Redareföreningen direkte de af mig paapegede Forhold, da et Indlæg i Sagen til Kredsen dog vil komme til Behandling i Foreningen. I Tilslutning hertil skal jeg anføre følgende:—

Et i mange Aar, ja sikkert saa længe Tømmer-Afskibning har fundet Sted fra Norrland, ved hver Udklarering eksisterende Tvistespørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om Kursen paa Fragtforskud, har ved Ordlyden af Punkt 7 i Baltwood-Certepartiet endelig faaet sin rette Løsning ved Bestemmelsen om, at Fragtforskud skal ydes "at the closing rate of exchange", og at Beløbet "shall be endorsed upon the Bill of Lading in British Sterling."

Trods denne fuldstændig klare og tydelige Bestemmelse om, at Fragtforskud skal ydes "at the closing rate of exchange", er der dog Afskibere, som overfor en Skibsfører, der ikke er gjort opmærksom paa dette Forhold eller ikke er fortrolig med Spørgsmaalet,

BURMEISTER & WAIN

B & W. har udsendt et smagfuldt udstyret Hæfte, Bomhandlende Motorer og Motorskibe, der er byggede baade ved Værftet og ved de udenlandske Værfter, der fabrikere de berømte Dieselmotorer. Endvidere findes en Fortegnelse over Virksomhedens Repræsentanter over hele Verden. I Hæftet findes yderligere Sammenligninger i Driften af Skibe af ens Størrelse, Damp- og Dieselmotor. Der er Kort over Københavns Havn med Betegnelse af Værftets forskellige Afdelingers Beliggenhed samt Billeder fra Værftet, Maskinfabriker, Støberi m. m., og endelig Fortegnelse over alle de Skibe, der nu sejler med B. & W.s Dieselmotorer. En interessant Tabel viser Udviklingen i Anvendelsen af B. & W.s mod andre Fabrikers Motorer i Verdensskibsflaaden.

DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB REKONSTRUERET

Den 21/9. afholdtes en ekstraordinær Generalforsamling i Dansk-norsk Dampskibsselskab, ved hvilken Lejlighed et Forslag fra Bestyrelsen om en Rekonstruktion af Selskabet vedtoges.

Selskabet opkøber 980,000 Kr., nominel Værdi, egne Aktier til 60 Procent, og disse Aktier annulleres. Den resterende Aktiekapital nedskrives til Halvdelen mod Udbetaling til Aktionærerne af 25 Procent, medens de øvrige 25 Procent anvendes til Afskrivning. Til Gennemførelsen af dette Forslag kræves 762,000 Kr., som Selskabet raader over. Selskabets sidste Skib »Bjarke« bliver nedskrevet til 365,000 Kr.

trækker to à tre Øre af pr. £, og hvis Rederen senere, naar han bliver bekendt med Sagen, vil protestere og kræve Afskiberen for det Beløb, han har trukket fra, staar han retsløs, naar der ikke er protesteret ved Konnossementets Udstedelse og Underskrift. Men selv om Førerer gør Indvending mod Kursen, kommer Afskiberen med sin sædvanlige men dog uholdbare Motivering, at han maa have disse faa Øre pr. £ til Dækning af Udgifterne ved at indkassere Beløbet.

Da Fradraget oftest kun drejer sig om et mindre Beløb, er det sandsynligt, at Skibet ofte lader sit Krav falde, og bliver det ved paa den Maade, kommer Afskiberne en skøn Dag og erklærer det for "custom" at trække 2 eller 3 Øre fra.

Jeg har nylig atter haft et Tilfælde, i hvilket Afskiberen krævede et Fradrag paa 3 Øre, og efter en Telefonsamtale, som han ønskede med mig om Sagen, fandt jeg Anledning til at sende ham følgende Skrivelse:—

»s.s. »Allegro«. Idet jeg refererer til Samtalen i Dag pr. Telefon, er det, som jeg nævnte i Anledning af Deres Udtalelse om, at Kaptajnen gjorde Vrøvl med Hensyn til Kursen paa Fragtforskudet, paa ingen Maade et Spørgsmaal om at gøre Vrøvl, men om at han skal følge et Certeparti, som tydeligt udtaler, at Fragtforskud optages "at the closing rate of exchange". Har han fremført Sagen paa en uheldig Maade, er jeg den første til at beklage det og skal undersøge dette, men med mit Kendskab til hans rolige Karakter, betvivler jeg, at han paa nogen Maade har forset sig. Naar han erfarer, at en Afskiber vil trække fra i Kursen, er det jo kun paa sin Plads, at han gør Indvending derimod og hævder den Ret, som Certepartiets Bestemmelser giver Skibet. Nogen Paragraf i Certepartiet, der giver Afskiberen Ret til at foretage Fradrag i Konossement-Dagens officielle "closing rate of exchange" findes ikke, og til Belysning af, hvad The

SKIBSAFGIFTERNE I AUSTRALIEN

Vi bragte forleden en Meddelelse om de overordentlig høje Skibsafgifter i Australien og citerede et Eksempel paa de meget store Udgifter en dansk Reder nylig havde været ude for med et af sine Skibe, der lossede en Ladning Svovl i Fremantle og Geelong. Skibets Udgifter i Fremantle androg £2,735, og Udgifterne i Geelong, som Rederiet endnu ikke havde faaet Opgørelse over, da vi offentliggjorde vor Meddelelse, viser sig nu at have andraget £1,012 for Losning af Restladningen, 2,143 Tons.

Beløbet fordeler sig saaledes:

Port & Tonnage Dues, Quaiage, Agency Fee etc.	£270.00
Towage, Pilotage and Boathire	142.00
Stavedoring, incl. Tally	600.00
	<u>£1,012.00</u>

Heri er indbefattet Overtidsarbejde til et Beløb af £160.00.

Baltic and International Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening skriver om Kursspørgsmaalet, vedlægger vi Kopier af disse Organisationers bestemte Fortolkning.

Resultatet blev i dette Tilfælde, at Afskiberen sendte mig en af en Bank udstedt Cheque paa London, for hvilken han selvfølgelig maatte betale den paagældende Dags à vista Kurs, — Bankens Sælger-Kurs. Hans Handlemaade er jo ganske ufatteligt, men det er maaske for en stivsindet Afskiber, der stillet overfor klare Beviser paa Rederiets berettigede Krav, sluttelig ser sig nødsaget til at falde til Føje, behageligere at betale Banken end Rederiet Dagens à vista Kurs, thi à vista Kursen maatte han selvfølgelig betale Banken, om han end var aldrig saa »stor« en Afskiber.

Jeg vedlægger Kopier af de ovennævnte Organisationers Fortolkning og for en Gang for alle at søge at faa en Ende paa disse stadige Stridigheder om Kursspørgsmaalet, har jeg tænkt mig, at De maaske vilde rette en Henstilling til Svenska Trävaruexportföreningen om dens Medvirken til, at alle under Trävaruexportföreningen hørende Afskibere følger Baltwood Certepartiets Bestemmelse om, at Fragtforskud skal ydes til "the closing rate of exchange" uden noget som helst Fradrag.

I Forbindelse hermed finder jeg det nødvendigt ogsaa at berøre Spørgsmaalet om Assurancepræmier paa Fragtforskud og Maaden for Assurancens Ordning.

I samme Punkt, som er behandlet ovenfor stipuleres, at Fragtforskud skal ydes "subject to cost of insurance only". Hvem der skal besørge Forsikringen siges ikke. Imidlertid er det hændet og forekommer maaske endnu, at hvis Præmien betales til Afskiberen, erlægges oftest en højere Præmie end den, til hvilken man selv kan faa Risikoen dækket, og hvis det ikke ordnes saaledes, at Præmien betales i Afskibningshavnen, men skal betales af Lastmodtageren, bliver man overrasket med en Præmie, der med flere Procent overstiger den, til hvilken Risikoen kunde dækkes i Sverige. Grunden til, at en Afskiber kræver en højere Præmie, kender jeg ikke, men Grunden til at en Lastmodtager for Eks. i England kræver en langt højere Præmie, tror jeg at have fundet i det Forhold, at et eventuelt Fragtforskud anmeldes til Forsikring i Forbindelse med Trævarerne, og derved paafører Lastmodtageren Skibet samme Præmiesats for Fragtforskudet, som han betaler for Trævarerne.

Da Trævarerne i Reglen er forsikrede under følgende Vilkaar:—

"To pay the insured value of any portion of the cargo which may be totally lost in loading, tranship-

ment or discharge, also any loss or damage which may reasonably be attributed to discharge of cargo at a port of distress, also to pay landing, warehousing, forwarding and special charges if incurred".

Den omhandlede Baad ankom til Geelong Kl. 0.10 den 8. Juli og var udlosset Kl. 9.30 den 14. Juli.

FRITAGELSE FOR SKAT

I følge en fra det danske Gesandtskab i Moskva indløbet Indberetning af 13. 9. har Finanskommissariatet af Folkekommissærernes Raad erholdt Bemyndigelse til at fritage Personer, som har stadig Ophold udenfor Sovjetunionens Omraade, og ligeledes udenlandske Selskaber, hvis Bestyrelser befinder sig i Udlandet, for Skat af alle Indtægter hidrørende fra Handels-, Transport-, Kommissions- og Kreditvirksomhed i Forbindelse med Import og Eksport af Varer til og fra Mandschuriet gennem Vladivostoks Transithavn.

ment or discharge, also any loss or damage which may reasonably be attributed to discharge of cargo at a port of distress, also to pay landing, warehousing, forwarding and special charges if incurred".

kan man jo heller ikke undres over, at Præmien er høj, men da et Fragtforskud paa ingen Maade berøres af de i nævnte Vilkaar forekommende Forhold, er det urigtigt, at Fragtforskudet skal rammes af samme Præmiesats som Trævarerne.

Jeg anser det derfor for at være af Betydning, at Redareforeningens Medlemmer gøres opmærksomme paa dette Forhold, og at de i egen Interesse paaser, at Assurancen af optaget Fragtforskud ubetinget ordnes, og Præmien betales ved Konnossementets Udfærdigelse.

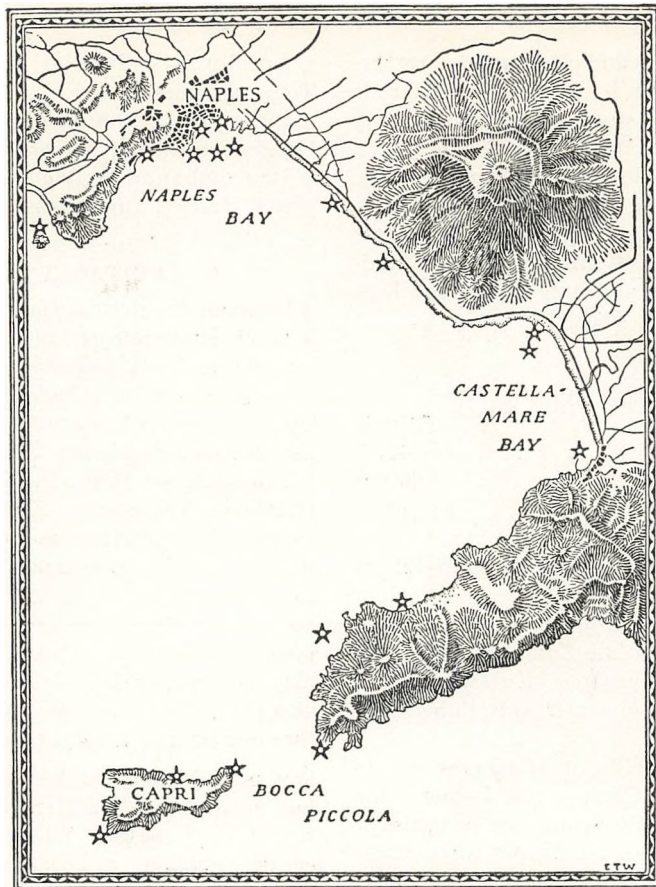
Jeg bærer mig nu ad paa følgende Maade:—

Naar Damperen er ankommet til Lastepladsen, og Kaptajnen har anmeldt, at han kommer til at optage indtil en Trediedel af Fragten i Forskud, spørger han Vedkommende, om de er rede til at dække Assurancen mod den Præmiesats, som jeg efter indhentet Tilbud hos min Forsikringsforbindelse har opgivet ham. Svaret er som Regel nej, og vi bliver da enige om, at Rederiet selv skal besørge Assurancen, hvorpaa jeg ordner det saaledes, at en af Forsikringsselskabet direkte paa Afskiberen udstedt Forsikringspolice overrækkes Afskiberen senest ved Konnossementets Underskrivelse, hvilken Police Afskiberen i paategnet Stand lader følge med Afskibningsdokumenterne. Dette er saafremt Lasten er solgt cif. Er Lasten solgt fob, hænder det, at Afskiberen ønsker Policen udstedt paa Rederiet, der saa giver den til Afskiberen i paategnet Stand gennem Kaptajnen, naar denne underskriver Konnossementet.

Naar Kaptajnen underskriver Konnossementet, paahviler det selvfølgelig ham at paase, at det indeholder Paategning om, at Forsikringspræmien er betalt.

Tilsyneladende har Rederne den Opfattelse, at Fragtforskud er dyre Penge. I den Retning udtalte i hvert Fald en Reder sig for nogen Tid siden, men hvis man paaser, at man faar Konnossementsdagens "closing rate of exchange" i Overensstemmelse med Certepartiets Bestemmelse og ordner Forsikringen som nævnt ovenfor, bliver et Fragtforskud paa ingen Maade dyre Penge, og med Fragtforskudet betaler man jo Udgifterne paa Lastepladsen, hvorfor Rederiet ikke behøver at lægge disse Penge ud.

Hvis Rederierne i al Almindelighed vilde gaa over til at optage Fragtforskud paa hver Lasteplads, vil heller ikke Skibsmæglerne være nødsagede til som nu at have ret store Beløb udestaaende for Udgifter, som kræves betalte, inden et Skib afgaar.



Gargoyle Marine Olier kan erholdes i over 300 af de største Havne Verden over.

Gargoyle Marine Olier føres i nøjagtig ens Kvalitet over hele Verden.

Korrekt Smøring

giver forøget Fortjeneste.

Smøring med den rigtige Olie giver forøget Fortjeneste gennem Skibets forhøjede Ydeevne ved at —

- sikre jævne og mere betryggende Gang af Maskinen.
- formindske Forsinkelser paa Søen paa Grund af varme eller udbrændte Lejer.
- forøge Hastigheden eller formindske Brændselsforbruget under uforandret Hastighed paa Grund af bedre Funktion af det fremdrivende Maskineri.

— formindske Tab af Tid i Havn til Reparationer og Inspektioner.

Korrekt Smøring er rigtig Anvendelse af den Olie, som er mest effektiv og økonomisk til en bestemt Maskinkonstruktion. Der findes et Mærke Gargoyle Marine Olie for enhver Maskintype.

En stor Del af Verdens Skibe sikrer sig størst mulig Ydeevne ved Brug af det rette Mærke af vore Kvalitetsolier.

Vore Marine Kontrakter tillader Reederne i Forvejen at slutte Kontrakt om Levering i over 300 af de største Havne Verden over. Betaling sker paa Hjemstedet i dettes Mønt.



Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 27. September 1927.

Som ventet er Kulraterne ud til La Plata kommet Sen Del op; det hjemgaaende Marked er imidlertid meget ugunstigt, og at destinere Tonnage sydover, uden at være sikret en Returlast, er ingen lille Risiko. Foreløbig er Befragterne kun interesseret i nogenlunde prompte Baade — og det kun til Maade, saa hvad Skæbne November/December Positioner kommer til at faa, ligger fuldstændig i det Uvisse, og med 15/- ud er der meget lidt at løbe paa, hvis Markedet helt falder sammen. Helt galt skulde det ikke gaa, men noget bestemt i den ene eller anden Retning er umuligt at forudsige. Saa længe Kornkøbmændene ikke ønsker at disponere pr. November/December, maa de Baade, som tager Risikoen, kunne betinge saavel 16/- som 18/- ud. Til Middelhavslandene er Markedet ligeledes lidt fastere, specielt for større Baade, og Grunden maa nærmest søges i den større Efterspørgsel efter Tonnage fra Montreal, Nord-Starterne og Gulfen. Montreal Markedet har en slem Tendens til at forandres hurtigt; den ene Dag kan Befragterne vanskelig faa Tonnage nok, og Raterne holdes følgelig oppe, medens Efterspørgselen den næste Dag kan være som blæst væk, og Raterne bliver derefter. Nogen større Difference er endnu ikke indtruffet, og da Sæsonen slutter i Løbet af ca. to Maaneder, er Udsigterne absolut i Redernes Favør, forudsat at der ikke tilføres Markedet for megen Tonnage, og det kan desværre altfor let ske. I de andre oversøiske Markeder er der liden Bevægelse, og hvad Nord-Østersøen angaar, oplever vi den ene Skuffelse efter den anden. Time-charter Markedet — saavel i europæisk som amerikansk Fart — har været mere livligt, uden dog at kunne opvise særlige Forbedringer, men det er jo altid gode Tegn, naar T/C Markedet tager et Opsving.

TRÆLASTMARKEDET

Prompt Tonnage finder vanskelig Afsætning, og desværre som Regel til vigende Rater. De Fragter, som har været at faa i den sidste Maaned, levner ingen Fortjeneste, saa det skulde synes en Umulighed at acceptere lavere. Ikke desto mindre faar Befragterne for ofte deres Ideer gennemført, og følgende Afslutninger viser Nedgang:

1000 Std. Kotka/London 40/-. 1600 Std. Uleåborg/Amsterdam, Hfl. 21½. 600 Std. Piteå & Skellefteå/Calais, 44/-. 800 Std. Kemi/Antwerpen, 44/-. 700 Std. 3 Sundsvall/Antwerpen, 44/-. 750 Stds. Kotka/Ostend, 39/-. 540 Std. Kotka/London, 42/6. 400 Std. Wiborg/Bristol, 60/- Novbr. 550 Std. Kristinestad/Cardiff, 48/-. 600 Fv. Props, Wiborg/Ghent, 37/-. 550 Fv. Björkö/Bristol Kanalen, 47/6. 625 Fv. Wiborg/Barrow 51/-.

HVIDEHAVET

har ikke saa stor Tilførsel af Tonnage som Østersøen, og Raterne har været lidt strammere: Mesane/London 70/-, Hvidehavet/U.K. Cont. 64/-, 65/-.

CANADA

noterer fra 67/6 til 75/ efter Laste- Lossehavn og Størrelse.

KUL, KOKS ETC.

er en stor Skuffelse. Forth/Aarhus, 1750 T. er gjort til 5/4½, Immingham/Odense, 2,000 T., 5/4½. Koks Mersey/Kbhvn. noterer 8/6 9/3, London/Kbhvn. 7/6 7/9, London/Odense 1300 T. 9/-. Rotterdam/Kbhvn. 7/6. Wales/Kbhvn. el. Helsingør er nu endeligt kommet op i ca. 6/-, men under 6/6 giver Tab. Danzig-Markedet er slappere, og stem vanskelig for prompt Lastning.

MIDDELHAVET ETC.

er noget bedre, da Tonnagen ikke er altfor rigelig, og selv store Baade har faaet 9/- til Genoa, 10/3 10/6 til Port Said, 10/6 Piræus. Til spanske Havne lader Efterspørgselen vente paa sig, og det kommer til at gaa ud over de mindre Baade, som skal ned efter Frugt, men til Gengæld ventes Frugtraterne snart at komme over de 24/- 25/-, og Jordnødder fra Vestafrika følger vel med.

Rufisque/Bordeaux-Hamburg indikerer 26/6- Kao-lakh & Dakar/Bordeaux 25/-, Salt Trapani/- 1/2 Trondhjem 13/50 Kr. Fosfat, Erts og Esparto ser ikke ud til at ville reagere, i al Fald ikke før Donau og Sortehavet faar en mere regelmæssig Efterspørgsel. Alexandria/Hull ligger omkring 10/6 11/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestover noteres bl. a. 2000 T. Cement, Slite/Cuba &/ el. Haiti, \$4/4½ Aalborg/San Juan \$3, Wales/Havana 9/6, Montreal 6/6, 4000/6000 T., 7/6, 8/6 3/2500 T., Nordstaterne 8/-, Antwerpen/Wilmington 10/6. Gulfen 11/- 11/6, Kainit. — Montreal/A-R. har taget en Mængde Tonnage pr. Oktober, 16 c., Novbr. 16½ c., Middelhavet 21 c. og Danmark/Sverige 24 c. Montreal/Sydafrika noterer 20/- & Nordstaterne/A.R. 14 c., Gulfen/A/R/A 17 c. — Oliekager, Gulfen/Danmark har faaet 2/3 Baade til \$6.50-6.75, for Oktb. og lignende kan gøres pr. November. Vancouver/U.K. Cont., Novb./Decb./Jan. 33/6, 33/9, Portland 34/6 34/9.

SYDAMERIKA

Wales/Lower ports har sidst betalt 15/-, Rosario 16/-, Rio 13/-, 13/6, og sandsynligvis maa Raterne endnu et Par Shillings op, for at tiltrække den nødvendige Tonnage. Kornbefragterne indtager en højst reserveret Holdning, og det vil være Vanvid at fodre Markedet med billige Kulbaade. En hvilken som helst anden Beskæftigelse maa være bedre — og ogsaa mindre risikabel. B. Aires/Glasgow el. Avonmouth, spot, sluttet til 18/-, Rosario/U.K.-B/H prompt 19/6-A/R 19/-, San Lorenzo/U.K. Cont. B/H 20/10-20/11, 21/. For net. Decbr. 20/1 er taget en enkelt Baad til 21/ Basis U.K. Cont., med alle Optioner. En af de berygtede Ben-Laster er sluttet til \$9, Santa Fé og Rosario-Philadelphia. Salpeter, Chile/B-H., Oktb. er faldet til 28/- med 29/- Novbr./Decb., og til Danmark er betalt 32/-, Sverige 32/6, Danzig 33/-. Decbr./Jan., & \$5.75 Galveston/Wilmington range \$6, Wilmington/Boston range 1/29' Febr. — Sukker Peru/Marseille Oktb. 31/6.

ØSTEN

Markederne har været meget lidt aktive, og den Smule, som er sluttet, er gjort til uforandrede og utilfredsstillende Rater.

TIMECHARTER

er i Fremgang — baade hvad Ordre og Fragter angaar.

4800 T. voyage across \$2. 5100 T. 1 vestindisk Rundrejse \$1.20. 4500 T. 4 Mdrs. W.I. \$1.47½. 3400 T. 1 Rundrejse \$1.50. 3200 T. 1 Rundrejse Levering St. John, \$1.80. 2500 T. 1 Rundrejse \$1.70.

RETTELSE

Indledningen til Fragtberetningen i sidste No. af Bladet er der i 15. Linje fra neden, efter at være, faldet nogle Ord ud, saaledes at Meningen forvansktes. De manglende Ord var: *et fast Marked, men Efterspørgslen skifter for hyppigt til at fremkalde* — — —

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bjerget Motorsejler

Færodamperen »Tjaldur« bjergede forleden under den norske Kyst en dansk Motorsejler »Nutta« og slæbte den til Frederikshavn. Skibet var netop indkøbt fra Bergen og var paa Rejse til Nykøbing S.

Om Bjergningen fortæller »Tjaldur«s Fører, Kaptajn Aage Larsen bl. a.:

— Det var Natten mellem Torsdag og Fredag, at vi sønden for Norge, tæt under Land, observerede en Sejler, der laa og blussede efter Hjælp. Vi gik paa Prajehold af den og fik at vide, at den havde Maskinskade, havde mistet sit ene Anker og gerne vilde have Assistance. Andenstyrmand Jacobsen og 4 Mand gik i en af Redningsbaadene, og trods høj Sø lykkedes det dem at komme i Forbindelse med »Nutta«. Der blev ført en Wire om Bord i »Tjaldur« og desuden »Nutta«s ene Ankerkætting, og med Wiren og Kættingen som Slæbegerer tog vi fat paa Bugseringen. Alt gik godt, indtil vi var naaet ned i Kattegat. Her mødte vi Sondenstorm. Flere Gange saa det ud, som om Slæbegererne vilde springe, og da vi naaede Læsø Trindel, skete det. Baade Ankerkættingen og Wiren brast, og »Nutta« gik i Drift. Vi fulgte den selvfølgelig og gjorde flere Forsøg paa at faa Forbindelse med den igen, men det lykkedes os først efter 4 Timers Forløb. Da var »Nutta« imidlertid drevet helt op under Vinga Fyr i den Gøteborgske Skærgaard og var ikke langt fra at gaa paa Land. Vi bugserede den saa ind til Frederikshavn.

Forgiftning

Et Dødsfald er forleden indtruffet paa Damperen »Ethel« af Råå, som Natten til Lørdag ankom fra Rotterdam til Gøteborg.

Første Styrmand Karl Toberg fra Helsingborg var Fredag Morgen blevet syg og døde om Natten. 1. Maskinist Sven Nilsson fra Gøteborg var ogsaa blevet syg og førtes til Sygehuset; derfra meldtes Lørdag Morgen, at han er blevet blind paa begge Øjne, og at hans Tilstand er yderst betænkelig. Lægerne mener, at Sygdommen skyldes Nydelsen af engelsk Metylalkohol, som anvendes om Bord til Belysningsmiddel, og det er ogsaa konstateret, at den døde Styrmand har nydt Metylalkohol.

Skyllet over Bord

Dansk Skonnert »Cathriné« af Thurø er ankommet til Dover og beretter, at Skibets Kaptajn er blevet skyllet overbord under et voldsomt Uvejr i Nærheden af Dungeness.

Den forulykkede Kaptajn var 61 Aar gammel og bo-siddende i Svendborg, hvor han efterlader Hustru og flere voksne Børn. Han var en dygtig Sømand og havde gennem mange Aar ført forskellige Sejlskibe, og »Cathriné« havde han ført siden November i Fjor. Skibet, der var paa Vej i Ballast fra Courcelles i Frankrig, hvor det havde løst en Ladning Træ, var nu paa Vej til Sverige efter en Ladning Træ. Den nye Fører af Skibet, Kaptajn H. Jørgensen fra Thurø, er afrejst til Dover.

HJÆLPEN TIL ENKEN

Fra Hr. Kaptajn F. Bang, Fører af s.s. »Birget« har vi haft den Glæde at modtage 30,00 Kr. til den ulykkeligt stillede Skibsførerenke.

POSITIONSLISTE PR. 26. SEPTEMBER 1927

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Kbhvn. 26.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Hull 22.9.
m.s. *Afrika*, Himmelmstrup, afg. Algier 23.9. til Port Said.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Aarhus 26.9. til Antwerpen.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Archangel 22.9.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 5.9. p. R. t. Sydney.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 14.9. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona* Sonne, afg. Madeira 20.9. til Kbhvn. pass. Ushant 25.9.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Kbhvn. 24.9. til Cardiff.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Yokohama 25.9. til Hankow.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. London 21.9.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 10.9.
s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Sule Sherry 26.9. p. R. t. Archangel.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Vladivostok 11.9. til Portland.
s.s. *Ææl*, Kanstrup, ank. Newcastle 22.9.

B

s.s. *Beira*, afg. Kbhvn. 24.9. til Leningrad.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, ank. Ostende 17.9.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunshüttel 26.9. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Danzig 24.9.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 20.9.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Durban 16.9.
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Fredericia 24.9.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 21.9.
s.s. *Botnia*, Bollfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Duysen, afg. Grimsby 24.9. til Aalborg.
s.s. *Brasilien*, Brocks afg. Cardiff 3.9. til Buenos Aires.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Kbhvn. 22.9.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Kieler Kanal 23.9.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Preston 24.9. til Frederikshavn.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Luleå 26.9.
s.s. *Børglum*, Nielsen, pass. Kbhvn. 24.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 8.9.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. San Francisco 24.9.
m.s. *Christian*, Simonsen, ank. Nyborg 26.9.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Londonderry 14.9.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Leningrad 21.9.
s.s. *Cyril*, pass. Las Palmas 24.9. til Vestafrika.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, afg. Bordeaux 24.9. til Sevilla.
s.s. *Danfaldt*, Voss, ank. Kbhvn. 21.9.
s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Danzig 22.9. til London.
s.s. *Dania*, Kolster, afg. Tyne 21.9. til U.S.A. Outports.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Rotterdam 24.9. til Kbhvn.
s.s. *Dansborg*, Mathiassen, ank. Savannah 18.9.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 26.9.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. London 26.9. til Dunkirk.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Messina 24.9. til Palermo.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kemi 23.9.
s.s. *Energi*, Christensen, pass. Kielerkanalen 25.9. p. R. t. Sundsvall.
s.s. *Enighed*, Lauritsen, afg. Kragerø 21.9. til Trangsund.
s.s. *Elie*, afg. Rostock til Windau.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, Danzig 24.9.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Kbhvn. 11.9.
s.s. *Erik B*, Lerche afg. Leningrad 23.9.
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Hernøsand 24.9. til Bordeaux.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
s.s. *Esther Marie*, pass. Las Palmas 17.9. p. R. t. Vestafrika.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Danzig 24.9.
s.s. *Estonia*, Skjoldam afg. New York 20.9. til Kbhvn.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rutefart Kbhvn.-Sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Colombo 24.9. til Penang.
s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Terschelling 25.9. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Feddy*, Mathiassen, afg. Reval 21.9.
s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Grimsby 26.9. til Esbjerg.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Bangkok 24.9. til Singapore.
s.s. *Flora*, Jensen, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Philadelphia 20.9.

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER

NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE

NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Møllersvik 22.9.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Archangel 23.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Voldborg, ank. Kbhvn. 23.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Port au Prince 14.9.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Port Talbot 15.9. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 24.9.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, pass. Kielerkanalen 24.9. p. R. l. Stockholm.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 26.9. til Kbhvn.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 24.9. til Danzig.
 s.s. *Halland*, Hause Petersen, ank. Sharpness 21.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Beachy Head 26.9.
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Aarhus 23.9. til Uleaborg.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Koiwisto 24.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 24.9. til New York.
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, afg. Hull 23.9. til Hvidehavet.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 22.9.
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Danzig 22.9.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 26.9. til Danzig.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 24.9.
 s.s. *Inga*, Jensen, ank. Kbhvn. 26.9.
 s.s. *Irene Maria*, ank. Rotterdam 24.9.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Frederikshavn 24.9. til Port Talbot.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Brunshüttel 26.—27.9. p. R. t. London.
 s.s. *Java*, Hjernum, afg. Dairen 20.9. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Manzanilla 23.9.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, ank. Aarhus 26.9.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Archangel 25.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 23.9. til West Indien.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Montreal 24.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Nørresundby 26.9.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Aalborg 23.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Dieppe 18.9.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Aarhus 26.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 25.9.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Houston 9.9. til Esbjerg.
 s.s. *Kina*, ank. Nakskov 12.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Brunshüttel 25.9. p. R. t. London.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Hernøsand 23.9. til Havre.
 s.s. *Koldingshus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Lizard 30.9.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Callao 23.9. til Caleta Coloso.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Suez 25.9. p. R. l. Aden.
 s.s. *Lifland*, Meinerts, ank. Montreal 22.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Uleåborg 20.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. London 26.9.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle o/T. 23.9. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. London 25.9. til Kbhvn.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Esbjerg 25.9. til Wales.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 23.9.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Göteborg 25.9.
 s.s. *Mano*, Rathje, ank. Råfsø 24.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Makslahti 22.9. til Sunderland.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. London 21.9.
 s.s. *Mary*, afg. Danzig 25.9. til Kotka.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Santos 25.9.
 m.s. *Mexico*, Hansen, pass. Azorerne 15.9. p. R.t. Beaumont.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hull 14.9.
 s.s. *Minsk*, Zum Vohrde, afg. Antwerpen 22.9. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stège og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Kemi 25.9. til Gijon.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Durban 24.9.
 s.s. *Nevada*, i Dok i Helsingør siden 1.9.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. London 26.9.

O

m.s. *Odense Vierø*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Gefle 24.9.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Cardiff 6.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Kbhvn. 21.9. p. R. t. Methil f. Bunkers.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 17.9. til New York.

P

m.s. *Panama*, Væring, pass. Panama Kanal 24.9. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Parana*, Bronér afg. Rotterdam 16.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Montreal 17.9. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Dairen 22.9. til Singapore.
 s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Danzig 18.9.
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. Skagen 22.9. p. R. t. London.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Norrlystkår 23.9.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Alne 23.9.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Kbhvn. 25.9.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. September 1927.

London	18,17	Madrid	65,40
New York	373,75	Amsterdam	150,00
Berlin	89,00	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,60
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,15	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frs.

C. L. OVERSIER — ROTTERDAM

BEFRAGTNING

Skibsmægler — Dampskibsagent — Stevedor — Speditør

TELEGRAM ADRESSE: »REISREVO»ROTTERDAM«

CODER: SCOTT'S (10TH ED.), WATKINS, A. B. C., & BALTIC.

ROTTERDAM

DANZIG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegier« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Bce.

METHIL

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

LISSABON

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.

Codes: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

KIEL

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

HAMBURG

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 »

Sidebedding for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

TELEFON-NR.:

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHOFI 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

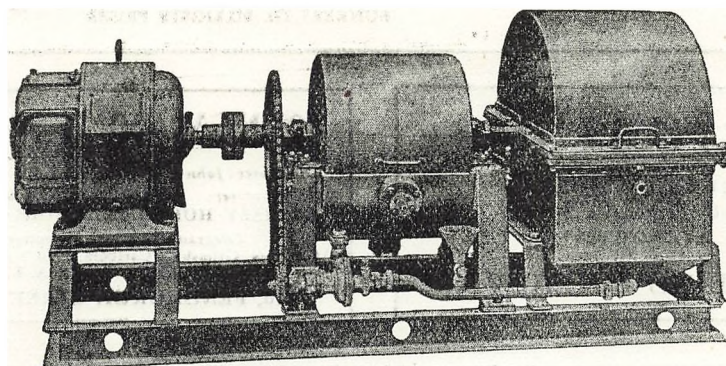
*Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter*

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley's.

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Antwerpen 23.9.
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 20.9. p. R. t. Baton Rouge.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 26.9.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Riga 25.9.
m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 24.9. p. R. t. London.
m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Azorerne 20.9. p. R. t. Hamborg.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 24.9. til Aarhus.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Barry 24.9.
s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Hernøsand 22.9. til Rouen.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Tyne 23.9.
s.s. *Skanderborg*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.9. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. London 23.9.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Cardiff 21.9.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Leningrad 24.9.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 17.9.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Lizard 26.9.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Galveston 22.9.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Swansea 25.9.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Malmø 23.9.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Grimsby 15.9.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, pass. Butt of Lewis 23.9.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Brunshüttel 25.9.
s.s. *Taarnholm*, Falk, ank. Odense 25.9.
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver 22.9.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Kbhvn. 26.9.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 21.9. til Dunkirk.
s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Tunis 26.9. til Marseille.
m.s. *Tonking*, Kolls, pass. Azorerne 20.9. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Malaga 25.9. til Cadiz.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Havre 24.9. til Fredericia.
s.s. *United States*, Meyer, afg. New York 22.9. til Kbhvn.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, pass. Cape Race 21.9.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Rotterdam 24.9. til Lissabon.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 27.9.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Emden 19.9. til San Juan (Portorico).
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Makslahti 23.9. til London.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. St. Nazaire 20.9.
s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, afg. Sande 23.9.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 26.9.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, ank. Dublin 24.9.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Danzig 26.9. til Aarhus.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. New York 24.9.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 26.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 26. SEPTEMBER 1926

Albert, J. Clausen, ank. Fogo N. F. 21.9.
Elisabeth, K. Groth, ank. Ballina 15.9.
Elisabetha, H. M. Raahauge, ank. Larache 17.9.
Emanuel, H. L. Hansen, ank. Boulogne sur Mer 16.9.
Frem, Sv. Jørgensen, afg. Cadiz 5.9.
Frida, H. V. Nielsen, ank. Oporto 3.9.
Galathea, A. Jensen, ank. Hudiksvall 16.9.
Helga, R. Madsen, afg. Archangel 20.9.
Husavik, M. Hansen, afg. Archangel 17.9.

Haabet, P. Madsen, ank. St. John's 21.9. (Oporto 20.8.).
Meta, H. Hansen, pass. Kbhvn. 22.9.
Nordstjernen, E. Kristensen, afg. Marin 9.9.
Nordtrafik, A. H. Friis, afg. Oporto 23.9.
San, Chr. Petersen, ank. Halmstad 21.9.
Sine, H. J. Christoffersen, ank. Gøteborg 8.9.
Nathalia, R. B. Groth, Sundsvall 24.9.
Norden, F. Kromann, ank. Helsingfors 11.9.
Merkur, R. Rasmussen, afg. Methil 20.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

PILLALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Chichester Street ... Bradford
»York House» 577, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svenk) · Frank G. Carlsten, F. I. C. S.

Kontører: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S
TELEGR.-ADR.: HANDOP STIFTET 1873 TELEFONER: 1621 & 1622

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: »Hamdresch«

Aalborg

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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



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.



TUBORG
Lagerøl

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statstelef.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN
KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

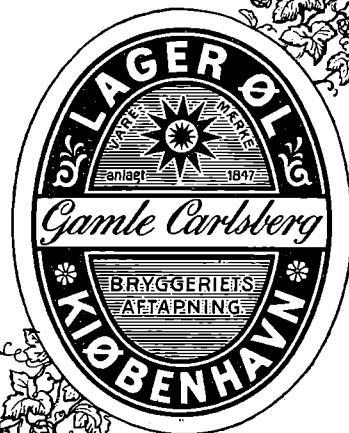
Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORÅRSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN



fra
1847-1927
samme Kvalitet

Prisen er nu stærkt nedsat.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO. Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881 og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1908, Bøe Code.

D. A. KNUDSEN & 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«

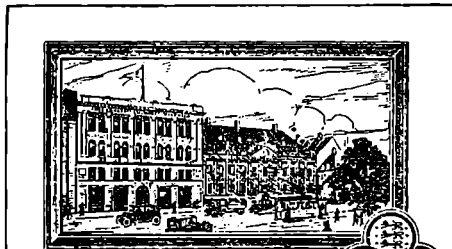
KARL BRESEMANN

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

STETTIN

TELEGR.-ADR. »BREMAKA«



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER

GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATRINS'

MEMLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Ostrobotnia Stevedore O. Y.	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Mölleravik & Himango	Stuvarebolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarebolaget	"Prompt"
Keimi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarebolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 41

FREDAG 7. OKTOBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

NYE OVERENSKOMSTER MED MASKINMESTRE OG STYRMÆND

De mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening samt Dansk Styrmandsforening fornylig afsluttede Overenskomster, der er traadt i Kraft fra 1. Oktober, indeholder ikke større Ændringer af de i 1925 indgaaede Overenskomster. Den vigtigste Ændring findes i Paragraf 3 af de nye Overenskomster, der bestemmer, at der paa Grundlag af det af Det statistiske Departement hvert halve Aar udarbejdede Pristal foretages en Regulering af de fastsatte Lønninger og Betalinger, idet disse forhøjes eller nedsættes med 1 pCt. for hver 3 Points Pristallet er højere eller lavere end 221, idet der gaas ud fra de i Overenskomsten af 27./6. 1925 fastsatte Lønninger. Efter at Reguleringerne er foretaget, afrundes Lønningerne opefter til det nærmeste med 5 delelige Kronetal. Lønreguleringerne finder Sted 1. Oktober og 1. April.

I Maskinmestrenes Overenskomst bestemmes det nu i Paragraf 1, at Maskinmestre ansættes med 3 Maaneders gensidig Opsigelse til *Fratrædelse i dansk Havn*.

I Paragraf 5 om Hyrebesparelse og Gagefordeling bestemmes det, at naar Besætningen af Maskinofficerer af en eller anden Grund formindskes under Rejsen, men den tilbageværende Besætning ikke er mindre end den i Søneringsloven paabudte, finder Fordeling af Gage kun Sted i indtil tre Maaneder fra den Dag, Besætningen blev reduceret.

Med Hensyn til den gamle Bestemmelse om et Tillæg paa 5 pCt. til Lønningerne, naar et Skib ikke har anløbet nogen Havn i Hjemlandet i 6 Maaneder, bestemmes det i den nye Overenskomst, at der ved Anløb af Havn i Hjemlandet forstaas, at Skibet skal have været i dansk Havn for Losning, Lastning eller anden Aarsag, der bevirker *et Ophold af mindst 24 Timer*, f. Eks. Ophold ved Værft eller lignende.

I et Cirkulære udsendt i Tilknytning til de nye Overenskomster udtales, at under en lovlig Arbejdskonflikt mellem Arbejdsgivere og Arbejdere udfører Funktionæren det Arbejde, han under normale Forhold udfører. Hvor Værdier staar paa Spil, saafremt bestemte Arbejder ikke foretages, er han dog forpligtet til at være behjælpelig med at redde disse Værdier.

Under en ulovlig Arbejdsstandsning er Funktionæren forpligtet til at udføre ethvert Arbejde sigtende til Opretholdelse af Virksomhedens Drift i størst mulig Omfang og til paa virksom Maade at formindske Tabet ved den ulovlige Arbejdsstandsning.

RANDERS HAVN

I vort sidste No. omtalte vi Randers Havneudvalgs Beslutning om at søge optaget et Laan paa 5,350,000 Kr. til Udvidelse af Havnen og Uddybning af Sejløbet, og vi udtalte da Haab om, at Regeringen vilde nægte sin Sanktion til Optagelsen af dette Laan, der kun kan bidrage til yderligere at vanskeliggøre den

haardt tiltrængte Nedsættelse af Provins-Havnesammenslutningens Takster.

Vi ser nu, at Redaktør Axel Gerfalk i Dagbladet »København« har skrevet en Artikel om samme Emne og ud fra samme Synspunkter. Redaktøren udtaler bl. a.:

Jylland har Havne nok, og de store jyske Havne lider i Forvejen under den forrykte Havnepolitik, som de mindre Havnebyer i Verdenhavneforne melder drev under og efter Krigen.

Som Følge af de sidstnævnte Byers store og ganske unødvendige Havneudvidelser og Sejlløbuddybninger kan de store jyske Havne som Aarhus og Aalborg ikke faa Tilladelse til at nedsætte de landsskadeligt høje Afgifter, som Sammenslutningen af Provinshavnene opretholder i uforstaaelig Forstaaelse med Ministeriet for offentlige Arbejder. Det er en Livsbetingelse for de mindre Havne at opretholde det høje Afgiftsniveau. Det paastaar de i alt Fald selv. En Nedsættelse vilde krøble de paagældende Byer finansielt, hævder de. Og disse Byer synes at betragte det som en Selvfølge, at hele Samfundet bør betale for de lokalpatriotiske Ekstravagancer og Dumheder, de tillod sig i Gullaschperioden.

Dette høje Niveau er en stærkt medvirkende Aarsag til, at Hamborg siden Krigen er blevet en Stabelplads for Varer til jyske Provinshavne — Varer, som ellers vilde komme direkte til de forskellige jyske Havnebyer. Den internationale Skibsfart boykotter de danske Provinshavne paa Grund af Sammenslutningens urimelige Afgifter. Og enhver ny upaakrævet Havneudvidelse forhaler det Øjeblik, hvor disse Afgifter nedsættes til det Førkrigs-Niveau, som Københavns Havn har nedsat sine Afgifter til.

Dette Laan kan heldigvis ikke optages uden Ministeriets Samtykke. Og man maa haabe, at dette vil blive nægtet, hvis Randers Byraad imod Forventning skulde føje sit Havneudvalg. Man kan i alt Fald trygt gaa ud fra, at Ministeriet for offentlige Arbejder vil lade et eventuelt Andragende om Laan forelægge for den nedsatte Havnetakstkommission og for de interesserede Erhvervsorganisationer. Man behøver ikke at være Spaamand for at forudsige, at disse ikke vil anbefale et saadant Andragende.

»Berlingske Tidende« udtaler sig i sit No. for den 2. ds. ligeledes om Sagen og citerer de i vort sidste Nummer fremsatte Bemærkninger, som Bladet giver sin fulde Tilslutning.

MERE DISCRIMINATION

Til de Stater, der har indført Discrimination overfor andre Landes Skibe til Fremme og Beskyttelse af egen Skibsfart, har nu ogsaa Chile sluttet sig, idet man der har vedtaget en Lov, ifølge hvilken der ydes en Præmie til chilenske Skibe, der transporterer Salpeter til Udlandet.

En af Regeringen nedsat Kommission til Skibsfartens Ophjælp har iøvrigt udarbejdet et Forslag til Lov, der foreslaas sat i Kraft fra 1. Januar 1928, og

hvorefter Republikkens Præsident bemyndiges til at tilbagebetale til de chilenske Rederier, der har etableret regelmæssig Fart mellem Stillehavet og Atlanterhavet, den for Passage gennem Panama-Kanalen betalte Afgift. En anden af Lovforslagets Paragraffer bestemmer, at Præsidenten bemyndiges til at ændre Toldtariffen indtil 10 pCt. i Favør af de Importører, der indfører deres Varer i chilenske Skibe.

Der er efterhaanden en Række Lande paa begge Sider af Atlanterhavet, som har indført Discrimination overfor andre Staters Skibe til stor Skade for disse, og det maa haabes, at det maa lykkes de internationale Rederorganisationer gennem deres Regeringer at komme dette Uvæsen til Livs.

KERTEMINDE VIL NEDSÆTTE HAVNETAKSTERNE

Havneudvalget i Kerteminde har foreslaaet en Nedsættelse af Vareafgiften paa 25 pCt., og Byraadet har enstemmigt godkendt denne Nedsættelse. Nu staar tilbage at faa Ministeriets Tilladelse, men der er vel neppe Tvivl om, at »Provinshavnenes Sammenslutning«, ogsaa i dette Tilfælde vil søge at forhindre, at denne Bys Ønske om Nedsættelse af Afgifterne imødekommes.

OSLOS REDERIFORENING SPRENGT

I indenfor Oslo Rederiforening har der i nogen Tid gjort sig forskellige Modsætningsforhold gældende, og paa en stærkt besøgt Generalforsamling forleden resulterede Forhandlingerne i, at en Række Rederier

meldte sig ud for at danne deres egen Organisation, saaledes at der i den norske Hovedstad i Øjeblikket findes to Rederiforeninger.

»N. H. & S. T.« udtaler Haabet om, at den Sprængning, der er sket, ikke maa faa Lov til at svække det indbyrdes Samarbejde imellem Rederne, og at man vil søge at begrænse Modsætningsforholdet til de rent interne Anliggender, som har givet Anledning til Udrædelsen.

Trods Modsætningsforholdet sluttede Generalforsamlingen i den gamle Oslo Rederiforening under meget kollegiale Former, og den afgaaende Formand, Skibsreder Paust, udtalte som sin Overbevisning, at det skilte atter vilde bøje sig sammen, saa snart Stridens virkelige Aarsag var fjernet.

STORMEN

Den Storm der brød løs over de danske Farvande Lørdag og vedvarede Søndag og Mandag har forvoldt megen Skade, idet en Mængde Baade er blevet ødelagt, en Del Skibe mere eller mindre havareret, medens andre har søgt Læ i Aalbækbugten og andetsteds. Stormen har ogsaa krævet Menneskeliv, idet en Mand, Lauritz Frederiksen, København, fra 3-mastet Skonnert Georg af Marstal, der paa Grund af Stormen er søgt ind til Halmstad, er skyllet over Bord og druknet.

En Kragejolle med Formand Carl Thomsen, f. K. Cementfabrik, og hans 15-aarige Søn om Bord, der Søndag Morgen opsejlede fra Frederikshavn er ikke hidtil ankommet til Limfjorden, og Fader og Søn menes at være druknede, og endelig ved man endnu intet bestemt om den andetsteds i Bladet omtalte Dampner »Hermod« Skæbne.

Et norsk Skib har i Vesterhavet bjerget Besætningen fra en Fiskekutter paa 57^o n. B. 7^o 50' ø. L.

DAMPEREN »HERMOD« FORLIST

Ved Thorsminde ved Nissum Fjord er drevet i Land en Redningsbaad med Navnet »Hermod«, en Jolle og et halvt Hundrede Lugebjælker. Det ilanddrevne Vrag-gods hidrører fra Dampskibet »Hermod«, som sejler for Rederiet C. K. Hansen, og Skibet maa befrygtes at være forlist i Mandagsstormen.

»Hermod« var rapporteret til Blaavand Radio Mandag Morgen. Det meldtes fra Baaden, at den havde Beskadigelse paa Lugerne, men paa Spørgsmaal om den ønskede Hjælp, svarede det Nej. Siden har man intet hørt til Skibet. Naturligvis kan Baaden, Jollen og Lugebjælkerne være skyllet overbord af den høje Sø og Skibet drive om paa Havet, men der er Grund til at nære alvorlig Ængstelse for saavel Skibets som Besætningens Skæbne. »Hermod« førtes af Kaptajn

H. Rasmussen, Svendborg, og den havde en Besætning paa 23 Mand.

»Hermod«, som lastede 2500 Tons Dødvægt, var paa Rejse fra Helsingborg til Newport Mon med en Ladning Jern.

»Hermod« angav sin Position udfor Bovbjerg, og afsendte her Nødsignaler, men ønskede som nævnt ikke Hjælp. Flere Skibe, som var i Nærheden, søgte at komme i Radio-Forbindelse med »Hermod«, men der svarede ikke paa den traadløse Kalden. Der sendtes derefter Efterretning til Marineministeriet, og dette dirigerede straks Fiskeriinspektionsskibet »Fylla«, der var paa Hjemrejse fra Hull, til det formodede Ulykkessted. Ved 2-Tiden Natten til Onsdag vilde »Fylla« være paa det Sted, hvor »Hermod« sidst opgav sin Position.

DANSKE NAVIGATØRERS BIBLIOTEK

Aarsberetning 1926—1927

Danske Navigatørers Bibliotek, der traadte i Virksomhed d. 12. Juli 1919, raader nu over en Bogsamling paa 6078 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Løb blevet forøget med 463 Bind, og Udlaanet har udgjort 11,601 Bind mod 10,199 Bind Aaret forud. Af Udlaanet var 967 Bind Faglitteratur (mod 750 Bind Aaret forud), omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandsskab, Skibsbygning, Meteorologi, Radiotelegrafi m. m.

Bibliotekets Hovedsæde er København, hvor Bibliotekaren, Skibsfører F. F. Carstens, leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Provinsen Navigationslærer C. G. Ryager og Forvalter i D.F.D.S. N. H. Thygesen samt Fru Rasmussen tager sig af Udlaanet.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Skibsførerne Jacob Møller og V. Thorsen for Københavns Skipperforening, Skibsfører og Medlem af Navigationseksamenskommissionen C. G. Izard og Assuranceexpert N. Wilton samt som Suppleant Skibsfører C. H. Neergaard for den

almindelige danske Skibsførerforening samt Styrmandene H. S. Hammer, H. J. Christiansen og Repræsentant Chr. Christensen for dansk Styrmandsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigations-skolebestyrer Th. P. Funder, Næstformand er Repræsentant Chr. Christensen.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Undervisningsministeriet, Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen til Søfartens Fremme, Skrikes Stiftelse og fra De Nautiske Foreninger. Desuden har en Del Privatpersoner skænket Bøger af forskellig Art til Biblioteket.

Det store Udlaan i Forbindelse med de betydelige Ofre, Skibsofficereerne selv bringer til Bibliotekets Trivsel, turde være et fyldestgørende Bevis for den Interesse, hvormed dette omfattes af Navigatørerne, der formentlig har samme Krav paa god, oplysende og fornøjelig Læsning som Folk i Land, der i Modsætning til Navigatørerne har Adgang til Statens og Kommunens Biblioteker.

POLENS KULPRODUKTION

Til Belysning af den polske Kulproduktion i indeværende Aars første Halvdel anføres følgende Tal, offentliggjort i det af det polske Ministerium for Industri og Handel udgivne Blad »Przemysl i Handel« (»Industri og Handel«):

For samtlige polske Kulminers Vedkommende udgjorde Produktionen af Stenkul i indeværende Aars første Halvdel 18,213,198 Tons mod 13,972,587 Tons i det tilsvarende Tidsrum af 1926. Tallet for de samme Miner var i første Halvdel af 1913 20,485,798 Tons. Produktionen har altsaa nu naaet 88.91 pCt. af Førkrigstidens, medens den i første Halvdel af 1926 kun udgjorde 68.21 pCt. Den Udvikling, som har fundet Sted i gunstig Retning, har særlig gjort sig gældende i

Krakow-Bækkenet, hvor man i første Halvdel af indeværende Aar har produceret 21,92 pCt. mere end før Krigen. I Dabrowa-Bækkenet er Produktionen nu 9.77 pCt. større end før Krigen. Det største og mest betydningsfulde Kuldistrikt, Øvre-Schlesien, har i de første 6 Maanedre af indeværende Aar produceret 82,46 pCt. i Forhold til før Krigen, nemlig 13,269,227 Tons mod 16,091,052 Tons i samme Tidsrum i 1913.

Der produceredes i dette Aars første 6 Maanedre 40,690 Tons Brunkul eller 50.2 pCt. af Førkrigstidsproduktionen. I det tilsvarende Tidsrum forrige Aar udgjorde Brunkulsproduktionen derimod kun 33,619 Tons, saa ogsaa her er der en Stigning i Produktionen.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL 1927

Paa Grundlag af den summariske kvartalsvise Opførelse af Skibsfarten paa danske Havne meddeles følgende Oplysninger for April Kvartal 1927, dels for Landet som Helhed og dels for de betydeligste Havne enkeltvis.

Ved Sammenligningen mellem Skibsfartens Omfang i de forskellige Kvartaler maa der regnes med den normalt stedfindende Udvidelse i Sommermaanederne, og man har derfor i Oversigtstabellen nedenfor angaaende Farten paa de enkelte Havne anført det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar. Kvartalsopførelserne fra de senere Aar viser imidlertid, at det kun er Antallet af Anløb, der er afgørende bestemt af Aarstiden, medens Reg. Tonnagen og Godsmængden, som paavirkes stærkest af de større Skibe, der normalt kan anløbe danske Havne hele Aaret, i Reglen har vist større Udsving paa Grund af Arbejdsstandsninger, Konjunkturbevægelser m. m. end paa Grund af Aarstiden. I nedenstaaende Oversigt over Farten paa samtlige danske Havne i 1. Halvaar 1927 og hele Aaret 1926 vil det bl. a. ses, at Reg. Tonnagen og indgaaet Godsmængde i 1926 var mindre i de to Sommerkvartaler end i Vinterkvartalerne.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne

		Antal Anløb	Netto Reg.-Tonn. 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 T.	Indladet Gods 1000 T.
April Kvartal 1927..	—	26 000	3 781	2 958	973
Januar — ..	—	22 700	3 552	2 876	969
Oktrbr. — 1926..	—	24 700	3 647	3 027	1 054
Juli — ..	—	24 700	3 459	2 319	1 004
April — ..	—	24 100	3 379	2 284	950
Januar — ..	—	18 600	3 507	2 843	894

I April Kvartal indløb til samtlige danske Havne 26,000 Skibe paa 3,781,000 Reg. Tons netto, som udlossede 2,958,000 Tons Gods og indladede 973,000 Tons. Antallet af Skibsafløb er det største, der er konstateret i noget Kvartal i de senere Aar. I Forhold til det nærmest foregaaende Kvartal, Jan. Kv. 1927, er Reg. Tonnagen steget med 229,000 R.T. og udlosset Godsmængde med 82,000 Tons; Stigningen i Godsmængden er ikke større, end at den kan være foraarsaget af den efter Vinteren forøgede Sejlskibsfart, og af Stigningen i Reg. Tonnagen skyldes ca. 175,000 Reg. T. Sæsonforøgelsen af den indenlandske Rutefart, hvortil kun svarer en ringe Forøgelse af Godsmængde. Indladet Godsmængde er omtrent uforandret.

Skibsfarten paa danske Havne som Helhed synes altsaa ikke at være tiltaget mere i April Kvartal, end Foraarssæsonen normalt vil bevirke. Jævnside med Sæsonstigningen i Smaaskibsfarten synes snarest at være foregaaet en Formindskelse af Farten med større Skibe. Turistskibe o. l. er ikke medtaget, men vil blive omtalt nedenfor.

En Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i 1916 har ingen Interesse, idet der alene af Kul, Koks o. l. indførtes 400,000 Tons mere i April Kvartal i Aar.

I nedenstaaende Oversigt har man foretaget en Deling mellem Rutefart og almindelig Fart. Under Rutefart er medregnet den indenlandske Rutefart med Dampskibe og tilsvarende, mindst ugentlig, Fart paa de nærmeste Lande, medens Rute- og Liniefarten paa fjærnere Lande er taget med under almindelig Fart.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne April Kvartal.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R. T.	Udløst Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
Rutefart.....	8 600	1 278	188	224
Almindelig Fart.....	17 400	2 503	2 770	749
I alt...	26 000	3 781	2 958	973

Det vil ses, at Ruteskibene er af samme Størrelse som de almindelige Fragtskibe, idet Reg. Tonnagen pr. Anløb er omtrent den samme. Den væsentlige Forskel mellem de to Slags Trafik fremgaaer af, at Rutefarten kun har 0,15 Tons udlosset og 0,18 Tons indladet Gods pr. Reg. Ton, medens de tilsvarende Tal i den almindelige Fart er henholdsvis 1,11 og 0,30 Ton.

Skibsfarten paa København i April Kvartal 1927.

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons
Indgaaet	fra Indlandet.....	2 146	357 757
	heraf Rutefart.....	632	254 466
	fra Udlandet.....	2 300	968 823
	heraf Rutefart...ca. 850	ca. 300 000	ca. 55 000
April Kvartal 1927...	4 446	1 326 580	1 020 597
April Kvartal 1926...	4 131	1 235 441	807 468
Udgaaet	til Indlandet.....	2 212	419 543
	heraf Rutefart.....	632	254 466
	til Udlandet.....	2 235	873 052
	heraf Rutefart...ca. 850	ca. 300 000	ca. 60 000
April Kvartal 1927...	4 447	1 292 595	305 740
April Kvartal 1926...	4 193	1 214 887	279 090

Til Københavns Tolddistrikt (herunder Hellerup, Amager samt Frihavnen) indløb i April Kvartal 1927 4,400 Skibe paa 1,327,000 Reg. Tons netto, som udlossede 1,021,000 Tons Gods og indladede 306,000 Tons. Den indladede Godsmængde er formindsket med 8,000 Tons i Forhold til Januar Kvartal. Register tonnagen og indgaaende Godsmængde er forøget forholdsvis mere end for Landet som Helhed. Anløb af Skibe med Turister, til Reparation, til Kul eller Olieforsyning er ikke medregnet i Tallene. Der

SYNDIKATCERTEPARTIET

En Reder, som havde underhandlet om en Kontrakt paa Grundlag af Syndikatcertepartiet og faaet en Kontrakt istand paa Grundlag af denne Form, fandt til sin Overraskelse, at det Certeparti, der blev tilsendt ham og som angaves at være et Syndikatcerteparti, indeholdt følgende Klausul:

»The number of pieces of square and/or round wood and a detailed specification of all the sawn wood to be incorporated in the Bill of lading, and the same to be duly approved by the Master«.

Det lyder mærkeligt, at en officiel Certepartiform skulde indeholde en Klausul, som forpligter Kaptajnen til at godkende en Specifikation over en Lading skaaren Last. Det er praktisk talt udelukket, at Kaptajnen kan kontrollere en saadan Specifikation.

Conferencen meddeler Nordisk Skibsrederforening, at den har taget Sagen op med Syndikatet for om muligt at opnaa, at denne Klausul fjernes fra Certepartiet.

Skibsfarten paa danske Havne (fortsat).

foreligger Oplysning om 19 større Fartøjer paa 23,000 Reg. T. nt., som har anløbet København udelukkende af saadanne Aarsager.

Til samtlige Provinshavne indløb i April Kvartal 21,600 Skibe paa 2,454,000 Reg. T. nt., som udlossede 1,937,000 Tons Gods og indladede 667,000 Tons. De

partiet. Ialfald maa det tilraades Rederne at betinge sig, at denne Klausul stryges. Det besynderlige er, at der er mange Certepartier, der betegner sig som Syndikatcertepartier, hvori denne Klausul ikke findes, og det kan maaske derfor bestrides, at den virkelig er en Bestanddel af det officielle Syndikatcerteparti.

SKIBSFARTEN PAA GDYNIA

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i August Maaned 47 Skibe med 35,851 N.R.T. mod 44 Skibe med 42,993 N.R.T. i Juli Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 7 Skibe med 5,676 N.R.T. dansk Flag.

Samtlige Skibe indløb i Ballast med Undtagelse af 2 Skibe med tilsammen 24 Passagerer fra Le Havre, der udgik til samme Havn med 791 Passagerer. Samtlige Skibe udgik med Kulladning.

vigtigste Havne er anført i nedenstaaende Tabel med særlig Angivelse af Rutefarten. Med et Par Undtagelser er Farten større end i April Kv. 1926. I Sammenligning med det foregaaende Kvartal, Jan. Kv. 1927, viser nogle af de største Provinshavne, ligesom København, Nedgang i indladet Godsmængde.

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i April Kvartal 1927.

Tolddistrikt:	Indgaaet				Udlossen Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg	Tolddistrikt:	Indgaaet			
	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udlossen Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg				Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udlossen Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg
Helsingør	Apr. Kvart. 1927	167	18 662	19 939	779	Frederikshavn	Apr. Kvart. 1927	222	57 185	19 796	1 029
	heraf Rutefart	38	6 510	47	1		heraf Rutefart	114	44 220	2 854	906
	Apr. Kvart. 1926	132	14 566	11 087	221		Apr. Kvart. 1926	248	55 656	22 139	1 634
Køge	Apr. Kvart. 1927	511	36 143	39 932	35 834	Aalborg— Nørre- sundby	Apr. Kvart. 1927	1744	343 815	268 069	169 799
	Apr. — 1926	476	28 419	29 096	31 120		heraf Rutefart	146	74 341	14 946	18 040
Fakse	Apr. Kvart. 1927	368	25 764	7 925	47 423	Thisted	Apr. Kvart. 1927	239	14 594	21 793	505
	Apr. — 1926	439	29 987	7 126	56 914		heraf Rutefart	12	3 048	1 211	188
Holbæk	Apr. Kvart. 1927	213	25 883	35 319	1 271	Apr. Kvart. 1926	194	11 283	14 930	491	
	Apr. — 1926	183	15 012	18 614	1 246	Randers	Apr. Kvart. 1927	280	65 017	67 313	3 724
Kalund- borg	Apr. Kvart. 1927	258	55 293	29 986	1 934		heraf Rutefart	25	13 283	4 600	1 213
	heraf Rutefart	93	33 635	182	107	Apr. Kvart. 1926	227	43 134	42 101	3 747	
Korsør	Apr. Kvart. 1927	419	53 221	66 058	3 843	Hobro— Mariager	Apr. Kvart. 1927	211	14 962	19 727	14 325
	heraf Rutefart	91	8 772	90	154		heraf Rutefart	12	2 100	1 648	1 265
Apr. Kvart. 1926	382	52 961	51 346	8 048	Apr. Kvart. 1926	253	19 667	14 926	25 779		
	Stege	Apr. Kvart. 1927	407	20 208	21 879	12 540	Aarhus	Apr. Kvart. 1927	1159	314 550	267 791
heraf Rutefart		85	5 085	745	1 620	heraf Rutefart		299	126 338	23 553	16 139
Apr. Kvart. 1926	409	21 514	18 501	13 267	Apr. Kvart. 1926	1015	272 296	195 081	32 676		
Rønne	Apr. Kvart. 1927	308	70 949	21 492	15 573	Horsens	Apr. Kvart. 1927	431	58 068	61 449	8 067
	heraf Rutefart	105	53 286	3 452	3 557		heraf Rutefart	65	9 999	4 971	4 370
Apr. Kvart. 1926	315	72 206	22 679	14 878	Apr. Kvart. 1926	342	50 797	54 009	7 224		
Nykø- bing F.	Apr. Kvart. 1927	374	28 995	37 721	14 030	Vejle	Apr. Kvart. 1927	331	44 540	53 019	4 883
	heraf Rutefart	13	2 460	852	2 583		heraf Rutefart	37	5 939	4 841	1 723
Apr. Kvart. 1926	342	26 357	34 886	9 685	Apr. Kvart. 1926	269	30 568	39 502	4 135		
Maribo— Band- holm	Apr. Kvart. 1927	280	22 005	26 278	11 280	Fredericia	Apr. Kvart. 1927	284	57 107	53 956	7 034
	heraf Rutefart	26	1 534	86	35		heraf Rutefart	76	18 873	1 844	1 189
Apr. Kvart. 1926	261	18 121	23 816	12 179	Apr. Kvart. 1926	317	56 957	62 700	14 102		
Nakskov	Apr. Kvart. 1927	511	51 142	44 876	14 298	Kolding	Apr. Kvart. 1927	529	57 984	51 955	7 174
	heraf Rutefart	224	21 507	3 389	5 488		heraf Rutefart	142	11 026	6 205	1 250
Apr. Kvart. 1926	567	43 312	38 838	14 240	Apr. Kvart. 1926	439	42 285	39 015	6 614		
Rudkø- bing	Apr. Kvart. 1927	1841	95 861	15 392	4 591	Haderslev	Apr. Kvart. 1927	653	34 363	25 980	3 996
	heraf Rutefart	1509	86 737	4 444	3 024		heraf Rutefart	414	18 375	2 412	1 051
Apr. Kvart. 1926	1693	53 544	12 810	4 336	Apr. Kvart. 1926	644	39 936	23 274	5 017		
Nyborg	Apr. Kvart. 1927	168	61 621	64 574	35 454	Aabenraa	Apr. Kvart. 1927	366	29 754	35 610	1 990
	heraf Rutefart	12	1 908	592	184		heraf Rutefart	170	11 720	1 671	431
Apr. Kvart. 1926	167	40 750	40 215	28 824	Apr. Kvart. 1926	376	29 253	21 045	4 678		
Svend- borg	Apr. Kvart. 1927	1144	89 766	45 203	10 398	Egern- sund (Graasten)	Apr. Kvart. 1927	822	37 613	7 897	19 343
	heraf Rutefart	540	56 836	4 566	3 943		heraf Rutefart	486	27 844	105	3 061
Apr. Kvart. 1926	818	50 311	34 124	7 235	Apr. Kvart. 1926	724	34 762	5 730	21 692		
Odense	Apr. Kvart. 1927	574	108 749	128 298	20 043	Sønder- borg	Apr. Kvart. 1927	996	66 213	42 636	16 317
	heraf Rutefart	64	20 866	11 345	8 781		heraf Rutefart	598	42 915	5 699	4 537
Apr. Kvart. 1926	508	79 615	86 016	13 991	Apr. Kvart. 1926	955	75 461	33 692	10 294		
Middel- fart	Apr. Kvart. 1927	164	29 920	17 486	2 243	Esbjerg	Apr. Kvart. 1927	244	166 704	76 286	74 088
	heraf Rutefart	50	17 200	577	127		heraf Rutefart	141	114 059	12 088	68 437
Apr. Kvart. 1926	148	25 896	11 942	1 024	Apr. Kvart. 1926	256	184 227	71 301	60 658		

TONNAGEAFGIFTERNE I SHANGHAI

Spørgsmaalet angaaende de ulovlige Tonnageafgifter har været Genstand for en fornyet Forhandling paa det konsulære Korps Møde i Slutningen af August. Man drøftede endvidere Nanking Regeringens Beslutning om Indførelse af Toldautonomi fra 1ste September d. A. samt Spørgsmaalet om de ulovlige Vinafgifter.

Med Hensyn til Toldafgifterne oplystes det, at følgende Lande hidtil havde udklareret Skibe paa konsulære Klareringspapirer uden Erlæggelse af 25 pCt. Tillægsskatten: Frankrig, England, Japan, Holland, Sverrig og Norge, medens Italien havde et Skib, der skulde udklarere i Dagens Løb og agtede at følge samme Fremgangsmaade. I intet Tilfælde havde dette Skridt hidtil medført Ulempe for de paagældende Rederier. For Amerikas Vedkommende var et af de paagældende Skibe nu vendt tilbage til Shanghai efter fuldført Rejse, og det vilde derfor snart vise sig, om der overhovedet vilde blive foretaget noget overfor det fra de kinesiske Myndigheders Side. Iøvrigt var der hidtil intet Skib, der paany havde anløbet en kinesisk Havn efter at have udklareret uden Erlæggelse af Tillægsafgiften, men Norge havde en Baad, der om et Par Dage skulde anløbe Dalny. Den amerikanske Generalkonsul meddelte, at han havde hen-

stillet til det amerikanske Gesandtskab i Peking at søge at formaa Peking Regeringen til at godkende de konsulære Kvitteringer for Tonnageafgifterne i Tilfælde af Anløb af Havne indenfor Peking Regeringens Omraade.

Den hollandske Generalkonsul oplyste, at han i det Tilfælde, der havde foreligget for ham, ved Meddelelsen til Commissioner of Customs om, at den regulære Tonnageafgift var indbetalt paa Generalkonsulatet, havde foretrukket ikke at benytte den Vending, at Beløbet stod til Raadighed for Commissioner of Customs, men at Beløbet var krediteret Commissioner of Customs, idet han derved reserverede sig Adgang til at kunne *debitere* Commissioner of Customs for tidligere erlagte Tillægsafgifter og paa denne Maade faa de ulovligt afkrævede Afgifter tilbage.

Den franske Generalkonsul mente fra sikker Kilde at vide, at der overhovedet ikke vilde blive foretaget effektive Modforanstaltninger fra de kinesiske Myndigheders Side, og det synes i det hele at være Konsulaternes Indtryk, at Nanking Regeringens Bestræbelser for at skaffe sig nye Indtægtskilder paa dette Omraade praktisk talt kunde anses som værende strandet.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, 4. Oktober 1927.

Medens Montreal igen har været mindre aktiv, er La Plata kommet mere i Sving for Oktober/November Lastning, og i de andre oversøiske Markeder: Vestkyst N. Amerika, Chile og tildels Østen er der gjort ikke saa lidt til uforandrede — men dog faste Rater. De oversøiske Markeder, og det er jo disse Markeder, som sætter Præg paa det hele, skifter fra Uge til Uge, ja fra Dag til Dag, og det giver naturligvis en vis Følelse af Utryghed, som ikke virker fremmede paa Rederes eller Befragteres Initiativ. Det lader til, at La Plata har rigelig Tilgang af Tonnage for nogenlunde prompt Lastning, ikke desto mindre kommer Baadene langsomt frem paa Markedet, og det maa vel ligge i, at Rederne er tilbøjelige til at ville skifte væk fra Floden, hvis Befragterne ikke skulde bekvemme sig til at forhøje Raterne. Nu er det et Spørgsmaal, om en Ballastrejse til Chile efter Salpeter eller til Sydafrika for at laste Kul til Østen eller Majs til Europa, giver noget bedre Resultat, men Hovedsagen er, at Baadene ikke udelukkende er henvist til at søge Last fra La Plata. Det er mærkværdigvis lykkedes Kulbefragtere at faa Tonnage til Buenos Aires til 14/3 14/6 imod 15/- i forrige Uge, og det er vanskeligt at se Grunden, hvorfor de udgaaende Rater gaar ned, samtidig med at det hjemgaaende Marked er svagt og Fremtidsudsigterne svævede. Til Middelhavet har Raterne for de store Baade kunnet holdes oppe, hvorimod Markedet for 25/3500 Tonnere og de endnu mindre Baade ikke længere er saa faste. Kul til Canada noteres i ca. 8/- 8/6, 2/3000 Tonnere og en Del Laster til vestindiske Havne og Bermuda omkring 8/6 9/6. For Trælast fra Østersøen til United Kingdom er Befragternes Idé med Vinterdækslast ikke stort mere, end hvad der i lange Tider er opnaaet med fuld Dækslast, og de forskellige — heldigvis endnu faa Slutninger — pr. ult. Oktober og November er mildest talt en ny Skuffelse. Kul og Kokst fra U.K. og kontinentale Havne til Danmark og Østersøen ligger endnu meget daarligt, og intet ser ud til at kunne bringe Markedet paa Fode.

TRÆLASTMARKEDET

Fra Østersøen rapporteres sluttet:
550 std. Kotka/Grangemouth, 38/-, 600 std. Raumo/

Antwerpen, 39/-, 800 std. Trångsund/Antwerpen, 39/-, 700 std. Walkom/Ostende, 38/6d., 750 std. 3 Sundsvall/Vestzaan Hfl. 26, 800 std. Nyhamn/London, 46/6, Novb., 525 std. Raumo/Grimby, 42/6, 550 Fv. Björkö/Bristolkanalen, 47/6, 900 Fv. Leningrad/E.C. 66/6 per russisk Fv., Option W.C. incl.

Bristol Kanalen 74/-, Garston/Manchester/Mersey 76/-. 610 std. St.holm, Hudiksvall & Sundsvall/Tarragona-Barcelona og Valencia, ult. November noteres i Pesetas 115/118 og 430 std., Hernösand/Dunkerque 41/- med. Novbr., 1300 std. Danzig/Buenos Aires er sluttet til 96/-. Leningrad-Lasterne har Chance for at komme op inden ret længe, og de svenske og finske — for ikke at tale om Danzig- og Riga-Befragterne, kan vanskelig vedblive at faa Tonnage til de nu gængse Rater. Hvorledes enkelte belgiske Spekulanter kan tage Laster op til 38/6 39/- til Antwerp/Ostende er ligeledes en Gaade.

HVIDEHAVS-SÆSONEN

er snart forbi. Noteringerne for Oktober er:
6/800 std. 64/- 65/-, 9/1000 std. 64/, 1/1200 std. 63/, full range, med 10/- mere for Vinterdæk.

CANADA

offererer:
70/- 72/6 St. John-Limerick og Cork. 72/6 75/- Pughwash/W.B.E.I. Oktober Lastning.

KUL, KOKS ETC.

Kulnoteringerne fra Østkyst England til Danmark er fremdeles ca. 5/3 25/3000 Tonnere, 6/- 15/1700 T. og Koks London/København 14/1600 T. 7/6, London/Odense 10/- 1000 T., Garston/København 9/6 9/9 1/1200 T., og 7/6 7/9 fra Rotterdam. Danzig betaler ca. 6/- 6/3 Stockholm/Sundsvall 6/- danske Havne.

MIDDELHAVET ETC.

Genoa range sluttet til 8/6 9/-, 5/7000 T., Palermo 10/- 4800 T., Marseille 9/3 4000 T., Barcelona 11/6, 12/6, Carthagena 11/6 12/6, Catania 10/6 10/9, Alexandria 10/6. Wales el. Østkyst Lastning og Rotterdam/Emden-Algiers 9/-, Genoa 8/9 9/- Øerne 9/- 9/3.

Frugtnoteringerne er stigende, men endnu er ikke sluttet til over 23/6 24/- pr. 100 cbf. Basis 90/105,000

HANDELEN PAA AGADIR OG SOUS-DISTRIKTET I SYD-MAROKKO

Havnen og Byen Agadir, der hidtil har været en lukket Plads, er nu under Iagttagelse af visse Indskrænkninger aaben for Handel og Skibsfart.

Agadir, der er den sydligste By i Marokko af Betydning, har været lukket siden »Panther« Affæren i 1911 og siden været omgivet af megen Mystik. Aabningen af Havnen har været krævet af den marokkaniske Handelsstand i mange Aar, men er Gang paa Gang blevet udskudt dels af politiske (strategiske, navnlig under Rif-Kampagnen, da der blev indsmuglet Vaaben den Vej) Grunde, og vist nok fordi man først ønskede at likvidere de gamle tyske Interesser fra før Krigen, idet navnlig Mannesmann-Gruppen, efter

hvad det danske Konsulat meddelede, havde mange Ejendomme, Miner o. s. v.

Aabningen af Agadir har givet Pressen Anledning til igen at beskæftige sig med Agadir og Sous-Distriktet og de store Rigdomme, der skulde ligge der. Der er Grund til at advare mod disse optimistiske Meddelelser; det er en Kendsgerning, at Sous-Distriktet i de sidste Aar ingen Regn har haft, og at der som Følge deraf har hersket en frygtelig Hungersnød med følgende Epidemier. M. H. t. mineralske Rigdomme er der sikkert ogsaa mange Overdrivelser, og de før Krigen stærkt opreklamerede tyske Mine- og Handelsinteresser omkring Agadir anses i mange Kredse for camouflerede, politiske Interesser.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge modtaget Oplysning gennem Havneudvalget i Løbet af August Maaned udført ialt 323,870 Tons Kul, deraf til Danmark 93,262 Tons, mod 279,663 Tons, deraf til Danmark 68,961 Tons i Juli Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	127,347
Danmark	93,262
Italien	14,203
Frankrig	15,773
Letland	29,610
Finland	29,874
Norge	13,801
	323,870

Kuludførselen, som i Juli var gaaet en Del tilbage fra Juni Maaned er, atter i August er steget endog over Juni Maanedes Udførsel. Udførselen til Danmark er gaaet betydeligt frem. Udførselen til Sverige tilbage fra 147,852 T. til 127,347 T.

(Fragtmarkedet fortsat.)

cbf. Baade. Oliekager, Marseille/seks danske-svenske Havne er gjort til 20/- for 2000 Tonnere. Erts og Fosfat sluttet til stadig uforandrede Rater, og i det hele taget har Middelhavet svært faa lyse Sider. Donau Markedet kan vanskeligt komme i Gang; for første Halvdel November indikeres 18/- 19/- til 3 danske Havne.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Som nævnt har Montreal-Efterspørgselen aftaget lidt, men ser ud til at ville stige igen, og for November holdes nu ud for 16 c. A/R. Til Danmark/Sverige er placeret en 3/4 Baade til Rater fra 23½ til 24 c., Basis tre Lossehavne, Okt./Novb., og yderligere Tonnage søges. Montreal/Middelhavet 19 c., Option Saterne 18 c., New York/Bremen 15 c. Byg. Cuba/U.K. Cont. har ikke taget noget i længere Tid. Cuba/Shanghai 3/4000 T. udbydes til \$7.75 Novb. Kul, Hampton Roads/La Plata kan placeres til \$4, Rosario \$4.15, Montevideo \$4.10, Rio \$3.50 og Quebec/Montreal \$1. Oliekager Gulfen/3 Danske er igen sluttet à \$6.75 Oktb.; Gulfen/Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam 15½ c., Gulfen/U.K. Cont. 8 c. pr. cbf. bale, Net Charter og Svovl Gulfen/6 Havne Australien 32/6. Fra Pacific Kysten er 33/3 34/- Dagens Notering, Novb. op til Februar, Basis U.K. Cont. og 36/- 3/4 Pladser Sverige 1/15 November.

SORTERING AF LAST VED SKIBSSIDEN

Scanfincecertepartiet havde følgende Bestemmelse: »Further the cargo shall be sent alongside, properly sorted, and in such a manner as to enable the master to keep separated the cargo under the bills of lading.«

Scanfincecertepartiet blev afløst af Baltwoodcertepartiet, og her er denne Bestemmelse forandret som følger:

»Further the cargo shall be sent alongside in such a manner as to enable the master to keep separated the cargo under the bills of lading.«

Her er ikke nævnt noget om, at Lasten skal være sorteret, og Befragterne paaberaaber sig denne Ændring til deres Fordel, og nægter at levere Lasten sorteret, naar det ikke passer dem.

N.S.F. har faaet Klage herover, og en Reder paapeger, at der er paaført ham en Ekstraudgift af Kr. 0.95 pr. Std. for Stuvningen ved at Lasten blev leveret usortet, ligesom ogsaa selvfølgelig Lastningen let vil tage længere Tid, naar Lasten skal sorteres inden den stuves. Der er ikke nogen anden Udvej for Rederne til at forebygge Strid herom, end at de under Forhandlingerne om Certepartiet udtrykkelig betinger sig, at Lasten skal leveres sorteret.

SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires har faaet Tonnage til 14/3 14/6, og Befragterne venter nu at kunne dække sig til endnu lidt lavere Fragter, men det beror paa, hvorledes det hjemgaaende Marked udvikles. Lige for Øjeblikket ser det bedre ud, men de sidste Afslutninger:

Rosario/A-R-A. 20/- Option Danmark 22/6 ppt. Rosario/U.K. B/H 20/6 spot. San Lorenzo/A-R-A. 19/9 10/31 Okt. B. Blanca/A.-R. 19/3, London 19/9 15/25 Oktober, er just ikke straalende. November og senere Positioner finder ikke let Aftagere. En 5500 T. 15/11—15/12 ses dog sluttet til 21/- Basis U.K. B/H range. Chile/U.K. Cont. December Lastning har sidst betalt 29/- mod 28/- for faa Dage siden, og Chile/Garston-Wilmington range, \$5/6 1/15 Marts.

ØSTEN

I de mere prominente Trades gøres lidet. Bombay/U.K. Cont. Oktb. 22/- d.w., Novb./Dec. 23/-; Saigon/Cuba 38/9 3000 T., parcel. Kul fra Syd-Afrika til Indien/Java etc. har taget en Del Baade til uforandrede Rater.

TIME-CHARTER

7500 Tonner, voyage home, Lev. Australien, 6/6, Transatlantic, voyage across, \$2, og i vestindisk Fart fra \$1 for store Baade op til \$1.50 for 3000 Tonnere.

DANMARKS HANDEL OVER HAMBORGS HAVN

Udførslen ad Søvejen fra Hamborg er i stadig Stigning. Maalt i Penge ser Stigningen fra 1925 til 1926 saaledes ud:

1925: 4,320,488,130 Rmk.
1926: 4,794,675,600 Rmk.

Fremgangen i Aarets Løb er altsaa næsten 500,000,000 Rmk.

Maalt i Tons er Stigningen endnu større:

1925: 6,961,537.6 Tons.
1926: 10,636,219.5 Tons.

En Gennemgang af de statistiske Tal for Udførslen fra Hamborg til fremmede Lande viser, at naar man maaler i Tons, var *Danmark No. 4* i Rækken, idet vi fra Hamborg modtog i

1925: 601,210.4 Tons
1926: 530,732.3 Tons.

altsaa en Tilbagegang af ca. 70,000 Tons, der ogsaa genspejler sig i Værdimaaleren, som giver *Danmark Pladsen som 8de største Importør fra Hamborg* og ser saaledes ud:

1925: 190,622,800 Rmk.
1926: 165,855,550 Rmk.

altsaa en Tilbagegang i vor Indførsel fra Hamborgs Havn i Aarets Løb paa næsten 25.000.000 Rmk.

For Oversigtens Skyld hidsettes her Hovedtallene for Hamborgs Udførsel ad Søvejen til de forskellige Lande:

	1925 Tons à 1000 kg	1925 Værdi i Rmk.	1926 Tons à 1000 kg	1926 Værdi i Rmk.
Storbritannien og Nord-Irland	1,027,534.2	663,833,600	3,874,803.2	824,625,520
Tyske Havne, Rhin- og Saargebiet	603,833.2	341,969,680	851,059.6	422,966,100
Nordamerika, Foren. Stater	700,826.2	450,638,470	708,156.5	531,382,820
<i>Danmark, Færøerne og Island</i>	601,210.4	190,622,800	530,732.3	165,855,550
Sverrig	371,555.1	167,983,250	396,502.6	173,640,060
Japan, Korea	149,398.3	132,516,560	277,229.7	180,918,410
Britisk Indien	147,346.6	135,069,390	245,501.4	190,648,500
Finland	257,372.7	112,395,490	241,151.6	99,597,860
Argentina	252,489.5	211,882,460	237,433.4	205,529,830
Brasilien	265,238.1	169,759,320	230,909.3	157,748,230
Norge	214,544.9	110,410,640	230,715.2	110,803,040
Spanien	156,454.6	101,954,560	219,766.0	109,618,980
Holland	181,104.0	105,388,570	192,146.3	105,051,230
Italien	113,706.2	48,035,530	191,981.9	59,105,810
Irland, Fristat	53,708.4	22,025,220	160,935.2	31,432,930
Frankrig	19,215.9	12,972,390	157,382.9	49,503,210
Portugal	82,527.1	53,317,480	127,073.2	62,857,090
Nordrusland	150,960.7	118,610,800	115,549.0	91,107,240
Letland	136,848.4	49,726,100	107,159.3	44,205,160
Kina	62,434.8	83,549,660	102,847.5	117,330,600
	5,548,309.3	3,282,661,970	9,199,036.1	3,733,928,170
Øvrige Lande	1,413,228.3	1,037,826,160	1,437,183.4	1,060,747,430
	6,961,537.6	4,320,488,130	10,636,219.5	4,794,675,600

Den Hamborg'ske Havns *Indførselsstatistik* viser Tilbagegang. Maalt i Tons var den i

1925: 12,429,261.5 Tons
1926: 10,670,230.8 Tons,

og i Penge var Tallene:

	1925 Tons à 1000 kg	1925 Værdi i Rmk.	1926 Tons à 1000 kg	1926 Værdi i Rmk.
Nordamerika, Foren. Stater	2,062,381.5	1,182,015,810	1,837,129.8	958,236,890
Storbritannien og Nord-Irland	2,487,135.5	758,656,790	1,096,742.5	484,302,720
Argentina	839,660.4	477,639,740	1,027,326.7	475,932,110
Tyske Havne	705,023.8	157,987,700	622,853.6	172,929,080
Britisk Indien	953,330.9	521,901,010	599,676.7	347,618,940
Canada	553,563.5	154,493,230	449,591.3	136,616,800
Sydrusland	337,618.7	64,596,610	446,069.0	76,025,630
Rumænien	142,496.5	34,014,800	360,235.0	62,762,230
Engl. Vestafrika	331,266.7	173,325,010	298,507.1	165,018,000
Sverrig	288,770.0	95,658,170	293,319.0	99,983,120
Kina	237,769.0	146,192,070	283,539.4	149,196,650
Spanien	253,776.2	97,278,960	248,877.5	80,478,070
Chile	237,973.2	95,044,090	193,570.9	74,403,850
Holl. Indien	226,380.6	158,771,710	191,137.0	167,027,630
<i>Danmark, Færøerne og Island</i>	153,770.1	100,758,140	189,603.4	112,171,030
Italien	227,995.6	74,523,660	167,020.6	57,202,720
Brasilien	155,073.5	188,160,110	165,873.6	177,446,220
Norge	138,668.0	72,679,370	161,727.6	79,984,770
Venezuela	20,271.4	28,833,140	156,361.3	36,494,730
Australien	206,775.2	151,919,430	122,526.8	126,562,690
Finland	83,378.7	27,482,800	107,408.0	36,131,030
	10,643,079.0	4,761,932,350	9,019,096.8	4,076,524,910
Øvrige Lande	1,786,182.5	1,238,927,890	1,651,134.0	1,130,939,780
	12,429,261.5	6,000,860,240	10,670,230.8	5,207,464,690

Totalbilledet af Danmarks Handelsomsætning ad Søvejen med Hamborg ser da saaledes ud:

Danmark sendte i 1926 Varer til Hamborg for 112,171,030 Rmk. og modtog fra Hamborgs Havn Va-

rer for 165,855,550 Rmk. eller en Difference i Hamborgs Favør paa godt og vel et halvt Hundrede Milioner Mark.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 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 Fløjtetønder og flere Fyrilinier — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Lods- og Bugserafgifter**: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — **Ballast- og Vandafgifter**: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning**: Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparations-værfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

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. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton** indtil: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, er 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. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand 8 à 10 Øre Hektoliter. **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. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde». Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand**: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft**: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

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 Nord fra 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 Teglhølen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 16 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 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn, **Ingen Lodsvang**. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodeses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Damsskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. **Losning og Lading**. I **Frihavnen** besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskiibsyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat) 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5—6 m. Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. m. Skru 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

Lodsvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton. Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Køhalingssplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatore, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts. Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet til-sander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton**: Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjulpeskrue. Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorhaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staaletskibsyggeri** og **Reparationsværft**, flere Træskibsyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

NØRRESUNDBY

I Indsejting 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre. Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodsvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatore, Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vand 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kullorsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lading besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømmer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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 Hjulpeskrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift**: Moderat. **Bugsering** ufornød. **Ingen Lodsafg.**, naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. **Afg. Ballastafg.**: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand**: Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Dampskib til Det danske Kulkompagni

Det danske Kulkompagni har, efter hvad der meddeles, sluttet Kontrakt med Burmeister & Wain's Skibsværft om Bygningen af en ny Damper. Det nye Skib, som skal bygges ved »Søndre Værft«, bliver indrettet udelukkende med Kul- og Kokstransporter for Øje, en Self-trimmer med store Luger, Maskinen agter, Kommandobro midtskibs. Længden bliver ca. 270, Bredden ca. 42 Fod og Lasteevenen ca. 3250 Tons. Maskineriet skal være en af Flydedokkens kendte Triple-Ekspansionsmaskiner med Wilh. Schmidts Overheder. Den nye Damper vil antagelig kunne leveres i Løbet af Januar.

Det danske Kulkompagni, der har haft en Flaade paa 5 Skibe, har for kort Tid siden solgt Damperen »Avance« og for et Aars Tid siden Damperen »Julius Holmblad«. Kompagniets Flaade bestaar nu af Dampskibene »Bretland«, der er bygget 1902 hos Burmeister & Wain, og »Wilh. Th. Malling«, bygget 1913 ved Københavns Flydedok og Skibsværft, samt »Bothal«, bygget i Glasgow.

Byggesummen for det nye Dampskib andrager efter Forlydende 800,000 Kr.

Søsætning

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- & Skibsbyggeri's* Strandgade-Værft sættes Lørdag en Lastdamper, Værftets Byggenummer 186, bygget for Regning Dampskibsselskabet »Pacific«, København, i Vandet.

Skibet bygges til British Corporation's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 250' 0" × 38' 6" × 17' 6", og Bæreevnen er ca. 2400 Tons d.w.

Maskineriet er en 3-Gangs-Expansionsmaskine, passende til 9 Knobs Fart.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Paris«.

»Neptun«s Kollision

Dampskibsselskabet »Vesterhavet«s Damper »Neptun« af Esbjerg, der paa Rejse fra Gibraltar til Aarhus med en Ladning Oliekager er kollideret med en fremmed Damper i den engelske Kanal, er i Torsdags ankommet til Aarhus. »Neptun«, der havde faaet en større Beskadigelse paa Styrbords Side, men fik denne midlertidig repareret, vil nu udlosse sin Ladning, hvorefter den skal til Reparation ved et af de danske Skibsværfter. Den Ladning, »Neptun« medbringer, hidrører fra den engelske Damper »Atcos«, som paa Grund af Ild i Lasten maatte søge ind til Gibraltar.

Det er oplyst, at den Damper, som har paasejlet »Neptun«, er den spanske Damper »Eritza Mendi«, og at dette Skib er indkommet til Falmouth med beskadiget Stævn og Lækage i Forpeaken. Skibets Fører oplyser, at man er kollideret med en ukendt Damper i Kanalen den 19. September, Kl. 2 Morgen, hvilket ogsaa passer med den af »Neptun«s Fører opgivne Tid. Der vil en af Dagene blive afholdt Søforhør, hvorefter Assurandørerne vil foretage det videre i Sagen angaaende Erstatning hos den spanske Dampers Assurandører.

Forlis

En tysk Tanklægtter ved Navn »Theodor«, paa 1400 Ton, er Søndag Morgen løbet paa Grund ved Korsfjorden i Norge, og hele Besætningen — seks Mand — oikom i Bølgerne.

Lægteren var lastet med Olie bestemt for Bergen, og den blev for fire Dage siden slæbt fra Hull af en engelsk Slæbebaad. Natten til Søndag var Fartøjerne kommet op under den norske Kyst og skulde ind til Bergen; antagelig er Trossen bristet, saa Lægteren er kommet i Drift, og i det voldsomme Vejr er det ikke lykkedes paa ny at faa Forbindelse mellem Baadene. Tidlig Søndag Morgen kunde man fra Land se, at Slæberen stod paa Grund. De seks Mand klamrede sig fast til Rigningen, men Søerne brød stadig ind over dem og truede med at rive dem løs. Man forsøgte at komme de Skibbrudne til Hjælp i Motorbaade, men alle Redningsforsøg var haabløse, og ved 1-Tiden var alle de seks Ombordværende efterhaanden skyllet over Bord.

Færøske Fiskere druknede

En færøsk Fiskerbaad med syv Mands Besætning er i Søndags kænret under Fiskeri ud for Langanes paa Island. De omkom alle, uden at det var muligt at bringe dem Hjælp.

Fem af Ligene er allerede drevet i Land; de vil blive begravet i Seydisfjord.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lods-tvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

POSITIONSLISTE PR. 3. OKTOBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Grimsby 30.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. København 1.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Suez 30.9. p. R. l. Aden.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 29.9.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Lødingen 27.9.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Sydney 3.10.

s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 14.9. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 3.10. til Aarhus.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Penarth 1.10.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Woosung 1.10. til Hankow.
s.s. *Asko*, Hjorth, ank. London 21.9.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Vancouver 1.10.
s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Honingsvaag 1.10. p. R. l. Archangel.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Portland 29.9.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Horsens 2.10.

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN
TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres med Dags Varsel.

DANSK MEKANISK DAMPKEDRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Vares«.
Vickers Stærmsolie Naox og Neox D.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

»PACIFIC«

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „SteamPacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

KØBENHAVN

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann«

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. „ALFRED“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Rederi

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Hølmøld"

Amaliegade 36

HADERSLEV

J. C. HANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HADERSLEV

Agent for:

Det Forenede Dampskibselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Møllsand"

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243·12443·12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske«

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

Betragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

HOBRO

NAKSKOV

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

HOLBÆK

NYKØBING F.

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

Telefon 137 & 737

Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe

Skibsmæglere

Nykøbing F.

KOLDING

NØRRESUNDBY

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION · ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

SVENDBORG

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

Bekendtgørelse.

Motorer til Salg.

1 ny og 1 ubetydelig brugt »Daimler« Motor, 6-cyl., Boring 150, Slaglængde 150, er billig til Salg, paa lempelige Betalingsvilkkaar. Eventuelt kan et brugt, men godt Automobil tages i Bytte.

A/S De forenede Automobilfabriker,
Strandvej 5-7, København. Telf. 14301—02—03.

B

- s.s. *Beira*, Lund, afg. Leningrad 2.10. til London.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense - Aarhus - Aalborg - Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Newcastle on Tyne 2.10.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Antwerpen 28.9.
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Danzig 1.10. til London.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Leningrad 2.10.
s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Cape Agulhas 19.9.
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Danzig 1.10.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Gdynia 3.10.
s.s. *Botnia*, Botfeldt, Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Aalborg 1.10. til Tynen.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 2.10.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Yxpila 30.9.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Cardiff 29.9.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 2.10.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Frederikshavn 29.9.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Luleå 26.9.
s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Leningrad 28.9.

C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Bahia Blanca 3.10. til Kbh.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. San Francisco 24.9.
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Rockall 2.10. p. R. t. New York.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Dunnet Head 1.10.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Leningrad 3.10. til West Hartlepool.
s.s. *Cyriel*, Duhn, pass. Dakar 28.9. p. R. t. West Afrika.

D

- s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Sevilla 30.9.
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Kbhvn. 1.10. til Danzig.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. London 27.9.
s.s. *Dania*, Kolster, afg. Sarpsborg 17.9. til U. S. A. Outports.
m.s. Danmark, Knudsen, ank. Kbhvn. 26.9.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Savannah 30.9.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Aggerholm, afg. Libau 1.10. til Kbhvn.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Vejle 3.10.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Almeria 3.10. til Malaga.
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Riga 28.9.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Køge 30.9.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 29.9.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kemi 1.10. til Coruna.
s.s. *Energi*, Christensen, ank. Sundsvall 29.9.
s.s. *Enigheden*, Lauritsen, ank. Kotka 29.9.
s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielkanalen 29. 9. p. R. t. Bordeaux.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

- s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Hull 1.10.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. West Afrika 27.9.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Swansea 2.10.
s.s. *Estonia*, Skjoldam, ank. Danzig 2.10.

F

- s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Singapore 30.9. til Bangkok.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. København 28.9.
s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Boston 3.10.
s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Grimsby 3.10. til Esbjerg.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Colombo.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Norfolk 30.9. til Golfen.
s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Lizard 1.10.
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, pass. Kopervik 2.10.
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 23.9.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. San Domingo 27.9.
s.s. *Frigga*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, ank. Montreal 1.10.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Pernau 1.10.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk 29.9. til Houston.
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 24.9.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Gdynia 4.10. til Randers.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Leningrad 2.10. til Reval.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Sharpness 21.9.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Prawle 26.9.
s.s. *Hans Tausen*, ank. Uleåborg 28.9.
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Trångsund 1.10.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 24.9. til New York.
s.s. *Henning B.*, pass. Hagesund 26.9. p. R. t. Archangel.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 1.10.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 2.10. til Manchester.
s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Uleåborg 1.10.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 28.9.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

- m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 24.9.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Kbhvn. 1.10. til Jakobstad.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Kbhvn. 2.10.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Port Talbot 30.9.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Holm, ank. London 30.9.
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Singapore 2.10. til Suez.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Manzanillo 23.9.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Archangel 1.10.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 2.10. til Antigua.
s.s. *Jungshoved*, Bercholt, ank. Montreal 27.9.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Middlesbrough 1.10.
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kemi 2.10.

K

- s.s. *Kai*, Christensen, pass. Holtenu 3.10. p. R. t. Kemi.
s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Kbhvn. 2.10.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 30.9.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Houston 9.9. til Esbjerg.
s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Nakskov 12.9.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.3, Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 27.9.
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Havre 1.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. Oktober 1927.

London	18,16½	Madrid	65,00
New York	373,75	Amsterdam	149,95
Berlin	89,05	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,40
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,10	Prag	11,10
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HØVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSCRIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

RENSBURG

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street	»Lamberte
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	»Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street	Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street	»Lamberte
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

LONDON

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

NYBYG-
NINGER



OMBYG-
NINGER

NOBISKRUG SKIBSVÆRFT RENSBURG

Fragtdampere, - Fiskebampere,
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-
tere, Fartøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER
REPARATIONER



HELSINGFORS

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HØVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors
Sörnäe · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyted · Raumo · Räfsö · Krietinöstad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankkudua · Kemi · Torneå

DANZIG

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD. DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksp. rt.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

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 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708
TELEFON-NR.:

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København 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.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

- s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Cape Race 2.10.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Caleta Colosa 1.10.

L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Aden 29.9. til Penang.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Montreal 27.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Uleåborg 20.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. London 26.9.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Halifax 2.10.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 2.10.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Newport Mon 29.9.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 3.10. til Aalborg.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hamburg 2.10. til Rotterdam.
 s.s. *Mano*, Rathje, pass. Brunsbüttel 1.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Margit*, zum Vohrde, afg. Sunderland 30.9.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. London 21.9.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Kotka 28.9.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio 29.9. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Beaumont 30.9.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hull 14.9.
 s.s. *Minsk*, zum Vohrde, afg. Mellilla 3.10. til Oran.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Kielerkanalen 30.9. til Gijon.
 s.s. *Natal*, Madsen, pass. Cape of G. Hoope 29.9.
 s.s. *Nevada*, afg. Helsingør 29.9. til Montreal.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Hartlepool 2.10.

O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Granvik 30.9.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 1.10.
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Cape Wraser p. R. t. Montreal.

P

- m.s. *Panama*, Væring, afg. St. Thomas 29.9. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Broner, pass. Dungeness 17.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Montreal 17.9. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Singapore 2.10.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Kbhvn. 30.9.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. London 27.9.
 s.s. *Primula*, Jeppesen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Hudiksvall 3.10. til Sharpness.

R

- s.s. *Rhone*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Holmsund 1.10. til Calais.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Danzig 1.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

S

- s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Sønderborg 3.10. til Odense.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cap Race 27.9. p. R. t. New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 30.9.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Kbhvn. 30.9.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 2.10.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 2.10.
 m.s. *Stam*, Frandsen, ank. Hull 3.10.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Lødingen 1.10.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rouen 30.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Slite 2.10.
 s.s. *Skanderborg*, Nielsen, pass. Lødingen 29.9.
 s.s. *Skjold*, afg. Antwerpen 3.10. til Aabenraa.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. London 23.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Las Palmas 30.9.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Leningrad 1.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 17.9.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Cardiff 27.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 27.9. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Larvik 2.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Grimsby 29.9.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sharpness 26.9.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Hull 28.9.
 s.s. *Taarnholm*, Falk, ank. Danzig 2.10.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver 22.9.
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Odense 2.10.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 30.9. til Bordeaux.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Genua 3.10. til Livorno.
 m.s. *Tonking*, Kolls, afg. St. Thomas 30.9. til Panama Kanalen.
 s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 29.9. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Ørnsköldsvik 29.9.
 s.s. *Ulf*, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Baltimore 27.9.

V

- s.s. *Vegu*, Nielsen, ank. Lissabon.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 3.10. til Aabenraa.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Emden 19.9. til San Juan. P. R. pass. San Miquel 29.9.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gravesend 1.10.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Hook of Holland 3.10. p. R. t. Haukipudas.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, ank. Archangel 2.10.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 2.10.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, ank. Dublin 24.9.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 3.10.

Y

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

Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Antilla 30.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 26.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktorer: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Code: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8209

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street.... Birmingham
24 Charles Street... Bradford
»York House« 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

FRIEDRICH MENTZ

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK & WARNEMÜNDE

TELEGR. ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 - 2336.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619
Værkf. Dannisee
Øbro 4193
Kirsteinsgade 7.

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning
og Rustbankning

Telefon
Kontor 8712
—
Amaliegade 41.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskine

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**,
er syrefri og renser ufejlbarlig.

Benyt vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af
Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til
Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

DANSK SØFARTS TIDENDE

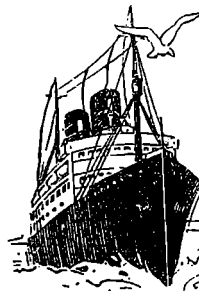
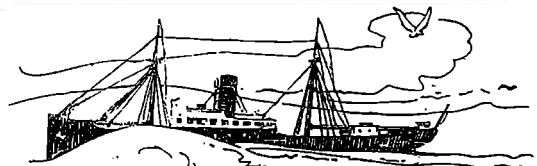
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

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

BP BRITISK PRODUKT BP



FUEL & DIESEL
OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

Amaliegade 22. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillips»

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

K I E L - K A N A L (KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerssen & Co.

RENSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«
CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE, BALTIC CODE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 • Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København • Telf.: Central 2796

AKTIESELSKABET HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR • DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.



SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Danzig
Behrmann & Weiner, G. m. b. H.Gdynia
„Union“

Skibshandlere og Slagtere

Danzig, Neufahrwasser & »Union« Gdynia

Telefoner: Danzig 35091-92 - Gdynia 71.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 42

FREDAG 14. OKTOBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

VERDENS-SKIBSBYGNINGEN VED UDGANGEN AF SEPTEMBER

I følge Lloyd's Registers Skibsbygnings-Beretning for tredie Kvartal 1927 androg den i hele Verden under Bygning værende Tonnage den 30. Septbr. 3,074,057 Tons, en Stigning sammenlignet med det foregaaende Kvartal paa 234,000 Tons, men dog 372,501 Tons under Rekord-Tallet fra den 30. Juni 1913, der var 3,446,558 Tons. I Øjeblikket er der i hele Verden under Bygning 37 Skibe paa mellem 10,000 og 20,000 Tons og 15 Skibe fra 20,000 Tons og opad. 17 af de 37 Skibe og 7 af de større bygges i Storbritannien og Irland.

Tallene indbefatter 113 Damp- og Motorskibe paa over 1000 Tons hver og med en samlet Tonnage af 775,692 Tons, der er indrettede til Transport af Olie i *bulk*.

Motorskibe

Tonnagen af de under Bygning i hele Verden værende Motorskibe andrager 1,589,510 Tons, medens den tilsvarende Dampskibstonnage andrager 1,468,842 Tons. Motorskibs-Tonnagen under Bygning overstiger saaledes Dampskibs-Tonnagen med 120,668 Tons, hvilket viser den Udvikling, der stadig finder Sted med Hensyn til Antagelsen af dette System for Fremdrivning af Skibe. I Storbritannien og Irland var der 653,342 Tons Motorskibe under Bygning, hvilket er 74.1 pCt. af den under Bygning værende Dampskibs-Tonnage, men i Danmark, Danzig, Frankrig, Holland, Italien og Sverige overstiger den under Bygning værende Motorskibs-Tonnage langt Dampskibs-Tonnagen. I de nævnte Stater er der ialt under Bygning 581,544 Tons Motorskibe og 137,964 Tons Dampskibe. Af Motorskibene er 89 paa 6—10,000 Tons, 19 paa 10—15,000 Tons, 10 paa 15—20,000 Tons og 4 over 20,000 Tons.

Ved Kvartalets Slutning var der i Storbritannien og Irland under Bygning 1,536,416 Tons eller 146,028 Tons mere end ved Udgangen af andet Kvartal og 761,619 Tons mere end den 30. September 1926. Skønt Tallene for sidste Kvartal er de højeste siden September 1922, er de dog stadig 354,000 Tons under Gennemsnittet for de tolv Maaneder, der gik forud for Krigen, da Tallet var 1,890,000 Tons.

Den i sidste Kvartal paabegyndte Tonnage er betydelig mindre end Tilfældet var i det foregaaende Kvartal. Tallene for de to Kvartaler er 370,073 og 437,112 Tons, hvorimod den søsatte Tonnage i sidste Kvartal viser en Stigning af 86,997 Tons sammenlignet med det foregaaende.

Skibsbygningen i andre Lande

I Lande udenfor Storbritannien og Irland var der ialt ved Udgangen af September under Bygning 1,537,641 Tons eller ca. 87,000 Tons mere end ved Udgangen af Juni. For et Aar siden byggedes der i Storbritannien og Irland over 300,000 Tons mindre end i andre Lande, medens Storbritannien nu er naaet omtrent op paa Siden af den samlede Tonnage under Bygning i andre Lande. I Tyskland var der

den 30. September under Bygning 516,245 Tons, i Italien 208,420 Tons, i Holland 163,824 Tons og i Frankrig 130,914 Tons. Der blev i andre Lande paabegyndt Skibe med en samlet Tonnage af 399,637 Tons og søsat 179,778 Tons, hvilket sammenlignet med det foregaaende Kvartal betyder en Stigning paa 63,134 Tons for paabegyndt Tonnage og en Nedgang paa 129,445 Tons for den søsatte Tonnage.

I Danmark var der ved Udgangen af September under Bygning ialt 3 Dampere med en samlet Tonnage af 3,240 Tons og 16 Motorskibe paa ialt 92,910 Tons. I Løbet af Kvartalet paabegyndtes der i Danmark 2 Dampere med en samlet Tonnage af 2,640 Tons og 7 Motorskibe paa ialt 36,320 Tons, medens der søsattes 1 Damper paa 1,100 Tons og 3 Motorskibe paa ialt 15,190 Tons.

Af Skibsdampmaskiner var der den 30. September under Bygning i Danmark 2 med en samlet Hestekraft af 1,575 i.H.K. og 32 Skibs-Dieselmotorer paa ialt 119,920 i.H.K.

ØKONOMISKE DAMPSKIBSMASKINER

Da Bauer-Wach Systemet af Spilledamp-Turbiner først kom frem i Tyskland, var der mange, der stillede sig meget tvivlende med Hensyn til de Besparelser, der skulde kunne indvindes ved disse Maskiner. Den første Forsøgs-Turbine blev anbragt om Bord paa Trawleren »Sirius« og var her en afgjort Succes, skønt den ikke var konstrueret til et Skib af saa ringe Tonnage, og nu er der ikke installeret mindre end 40 af disse Maskiner i tyske Skibe. Hamburg—Syd Amerika Linjen, hvis stærkt konkurrerende Fart kræver den størst mulige Økonomi, har faaet den installeret i to af Linjens store Skibe. Det ene har lige tilendebragt sin første Rejse med glimrende Resultat, og det andet har nylig løbet Prøvetur med en Mængde Eksperter om Bord og med yderst tilfredsstillende Resultat. Der sparedes 22.5 pCt. Brændsel med samme Hestekraft, hvilket giver Anledning til at tro, at man staar foran en Række Forandringer af Skibsmaskiner af samme Omfang, som da man i Halvfjerds'erne forandrede den almindelige Dampmaskine til Compound-Maskine og i Firs'erne og Halvfems'erne Compound-Maskinerne til Triple Expansion Maskiner. Naar man tager de reducerede almindelige Udgifter i Betragtning, stiller denne Forandring, efter hvad der hævdes, praktisk talt en Dampers Drift paa lige Fod med et Motorskib for en langt ringere Udgift og med Undgaelse af en Mængde Driftsvanskeligheder. Indtil nu har Opfindelsen i Hovedsagen kun fundet Anvendelse i tyske Skibe, men Opfinderne af det nye System søger at interessere Redere i alle Lande for Bauer-Wach Spilledamp-Turbinen.

I Danmark har i hvert Fald D.F.D.S. gjort et Forsøg med den nye Opfindelse, idet en Hjælpeturbine af Bauer-Wach Systemet er blevet installeret i Selskabets Damper »Nevada«, med hvilken der derefter i Slutningen af September blev afholdt en Prøvetur. »Nevada«s Fremdrivning skete hidtil alene ved Hjælp

af en almindelig Tregangs-Maskine, som normalt udviklede ca. 1,800 H.K. Nu har man med en Bauer-Wach Hjulpeturbine forøget Hestekraften med 750, hvilke sidste man vel at mærke erhverver omtrent for intet, idet det ved særlige Midler opnaaede høje Vakuum nyttiggøres af Turbinen, som er indskudt mellem L.T.-Cylinderens Afgangsside og Kondensatoren.

Prøven forløb tilfredsstillende, men kan dog ikke kaldes afsluttende, væsentlig paa Grund af det korte Tidsrum, hvorover den fandt Sted. Fortsættelsen skete under Skibets første Rejse fra Helsingør til Glasgow, hvortil det straks afsejlede.

Fremstillingsretten for Danmark og Norge indehaves af *Atlas* i København, og paa denne Fabriks Værksteder var selve Turbinen samt dennes sindrige Styre- og Kontrolmidler lavet, medens Indbygningen skete paa Helsingør Skibsværft.

De to samarbejdende Firmaer havde, efter hvad »Tidsskrift for Maskinvæsen« udtaler, megen Ære af det udførte Arbejde, der vidnede om begge Virksomheders høje Standard, og Resultatet af Damperens første Rejse med den nye Turbine imødeses med megen Interesse.

INTERNATIONALT SKIBSFARTSMØDE I KØBENHAVN

The Baltic and International Maritime Conference og andre internationale Skibsfarts Organisationer har atter og atter haft Spørgsmaalet om forældet Tonnage til Behandling, uden at det er lykkedes at naa til en praktisk Løsning af dette Spørgsmaal. Det er derfor glædeligt at erfare, at svenske Redere har besluttet at optage det til Behandling og søge at naa til en rationel Løsning af Spørgsmaalet. Den Plan, man har under Overvejelse, og som vil blive drøftet

paa et internationalt Skibsfartsmøde i København den 12 ds., er oprindeligt bleven fremsat af en svensk Skibsreder, Hr. E. Löfgren. Det vigtigste Punkt i Forslaget gaar ud paa, at en Andels-Organisation skulde opkøbe saadanne Skibe, der ikke længere er sødygtige eller tidssvarende, i Stedet for at de nu i stor Udstrækning sælges til Redere i Middelhavslandene. Sikkerheden til Søs skulde herved blive større, og man opnaaede samtidig at slippe af med den Tonnage, der trykker Fragtraterne. Gennem en international Aktion skulde der desuden skabes Forudsætninger for en Samvirken ogsaa i Oplægningsspørgsmaalet.

Efter hvad vi erfarer, afholdes der dog ikke specielt i den Anledning noget internationalt Søfartsmøde i København. *The Baltic and International Maritime Conference's* Executive Committee holder Møde nævnte Dag, i hvilken Anledning en Række udenlandske Redere samles i København.

Det nævnte Forslag vil da blive drøftet ved denne Lejlighed, idet Conferencen selvfølgelig med største Interesse følger alt, hvad der kan bidrage til Løsning af det vanskelige Oplægningsspørgsmaal.

FINSK REDERI-LAANEFOND

Efter hvad der nu meddeles fra Helsingfors, har den finske Præsident sanktioneret det af Regeringen stillede Forslag om Oprettelsen af et Rederi-Laane-fond. Fondet bliver paa 100 Millioner Fmk. og stiftes til Fremme af den finske Rederi-Virksomhed. Forslaget, der nu vil blive forelagt Rigsdagen, gaar ud paa, at der hvert Aar overføres 20 Millioner Fmk. til Fondet i Aarene 1929—33, og at der kan bevilges Laan til ny Anskaffelser til Beløb, der ikke overstiger Halvdelen af de paagældende Skibes Værdi.

LASTNING I AUSTRALIEN

En Reder sender Nord. Skibsrederforening et Ud- drag af et Brev fra en Skibsfører, der lastede Hvede i Williamstown under det nye australske Hvedecerteparti. Kaptajnen skriver:

»Efter hvad Agenterne siger, skal vi ifølge det nye Certeparti betale for at lægge Sækkene i Stropper (slinging). Dette har, forstaar jeg, Afskiberne betalt før. Jeg laante en Form for det nye Certeparti, som jeg forstaar, vi er sluttet under, men kan ikke finde at denne Paragraf afviger væsentlig fra den samme Paragraf i det gamle Certeparti, og da Arbejdet med slinging altid har været udført og betalt af Afskiberne, maa man vel kunne paaberaabe sig, at det er en »established custom of the port«. Imidlertid ifølge Paragrafens Ordlyd, har jeg maattet antage et Firma til at udføre Arbejdet, da Afskiberne ikke vil gøre det, men jeg har forbeholdt mig at betale under Protest. Paa nogle tidligere Skibe har Arbejdet været udført for 8 d. pr. Ton, men i den senere Tid har man maattet betale 9 d., hvilket er hvad vi ogsaa maa betale.«

I et senere Brev forklarer Kaptajnen, at denne Betaling af 9 d. pr. Ton ikke er for »slinging«, men for at tage Sækkene fra Jernbanevognene og lægge dem i Stropper paa Kajen, hvor de kan blive hejst om Bord. Der er, saavidt vi forstaar, ingen Forskel paa det nugældende Hvedecerteparti og det tidligere af Købmændene benyttede Certeparti, forsaavidt angaar dette Punkt. Klausul. 4 i Australcertepartiet bestemmer, at Lasten skal bringes til Skibets Side, d. v. s. indenfor Rækkevidden af Skibets Takkel, og Klausul 1 bestemmer, at Skibet skal laste i Overensstemmelse med Kutymen i Havnen. Efter hvad der meddeles os, har det hidindtil været Kutyme i nogle Havne, f. Eks. Sidney og Adelaide, at Afskiberne placerer Sækkene med Hvede i Døraabningen paa Jernbanevognene, hvor saa Skibets Folk tager dem, men i andre Havne, f. Eks. Melbourne og Fremantle har det været Praksis, at Afskiberne betaler alle Omkostninger for at tage Lasten fra Jernbanevognene og lægge den i Slyngerne. Det siges, at Grunden til, at dette Spørgsmaal dukker

op, vistnok er den, at Klausul 9 i det nye australske Certeparti bestemmer, at Skibet ikke skal betale Overtid for Arbejde, som i sædvanlig Arbejdstid skal udføres af Befragterne. Som en Følge heraf forsøger Befragterne nu at faa Rederne til at betale for mere Arbejde i de sædvanlige Arbejdstimer, fordi deraf ogsaa vil følge, at Rederne maa betale mere for Overtidsarbejde.

Disse Spørgsmaal diskuteres for Tiden af Documentary Committee og de australske Kornafskiberes Forening, for om mulig at komme til en Ordning desangaaende. Det meddeles ogsaa, at man har under Overvejelse at tage op Prøvesager paa de forskellige Pladser for at faa fastslaaet, hvad Afskiberne og hvad Rederne skal betale. Foreningen vil imidlertid tilraade, at Rederne instruerer deres Kaptajner om nøje at paase, at der tages nødvendig Reservation, naar Udgifter af denne Art søges overført paa Skibet. Efter dens Mening maa Bestemmelsen om, at Lastningen skal ske i Overensstemmelse med Kutymen i Havnen altid forstaas i Overensstemmelse med den Bestemmelse, at Lasten skal leveres ved Skibets Side, indenfor Rækkevidden af dets Takkel. At placere Sækkene i Døraabningen paa Jernbanevognene, og saa paastaa, at Lasten er leveret ved Skibets Side i Overensstemmelse med Kutymen, er efter dens Mening uberettiget. Det er muligt, at det er i Overensstemmelse med Kutymen, men det er ialfald ikke Levering ved Skibets Side, og hvad der end er Kutyme paa de forskellige Pladser, bør der derfor protesteres mod saadan Overcharging. I det Tilfælde, der blev rapporteret til Foreningen, gjaldt det en Regning til et Beløb af £343.13.6 for »slinging«; en stor Del af denne Post burde falde paa Afskiberne og ikke paa Rederne, nemlig den hele Transport fra Jernbanevognene til Slyngen. Selve Anbringelsen af Sækkene i Stroppene kan neppe medføre Ekstraudgifter af større Betydning.

AUSTRALSK INDFØRSELSFORBUD

Commonwealth of Australia Gazette« for den 11. August indeholdt »Quarantine Proclamation« Nr. 170, hvorved af Hensyn til Faren for Mund- og Klove-syge Indførsel til Australien af al Slags Straa- indpakning (straw packing) om Varer fra den øvrige Verden — bortset fra New Zealand — forbydes fra den 1. Januar 1928.

For saa vidt Varer indføres fra England, Irland, de Forenede Stater, Canada, Frankrig, Tyskland, Italien, Japan, Norge og Sverige tillades dog Straa- indpakning paa Betingelse af:

1. at alle saadanne Varer ledsages af en Erklæring fra Exportøren, kontraseret af en ansvarlig

Regeringsembudsmand i Oprindelseslandet, om at det til Indpakningen anvendte Straa er ren Halm (cereal straw) og

- a) har været opbevaret paa et Sted uden at komme i Berøring med noget Dyr i et Tidsrum af tre Maaneder inden dets Anvendelse til Indpakning eller
 - b) har været Genstand for decinficerende Behandling, samt
2. at al saadan Straa- indpakning tilintetgøres under Vejledning af Overopsyn af en Karantæneembedsmand ved Varernes Ankomst til Australien og for Exportørens Regning.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 11. Oktober 1927.

Det hele Fragtmarked maa endnu betegnes som ustabil og lidet tilfredsstillende. Montreal især er fremdeles en Skuffelse for Rederne. En betydelig livligere Sæson var ventet og taget med i Beregningerne, og de desværre altfor hyppigt forekommende Slapheds-Perioder med ringe eller slet ingen Efter-spørgsel hindrer enhver Bedring, denne være end aldrig saa paakrævet.

Nu er det ganske vist ikke helt lykkedes Befragterne at diktere Markedet, men altfor mange Baade har alligevel accepteret billige Rater, og alt for mange af de største Trampbaade, 8000/12,000 Tonnere, har en Forkærlighed for Montreal. Disse store Baade kan ogsaa tjene nogenlunde, ballastgaaende fra Europa, hvorimod de almindelige Tramps paa 4000/6000 Tons eller mindre vanskeligt faar det til at løbe rundt, og det skal ikke hjælpe meget med en Kulladning over til 6/6d.—7/3d. La Plata-Markedet er heldigvis inde i et bedre Spor, og Befragterne begynder ogsaa at faa Interesse for Januar-Februar-Tonnage. De sidste Afslutninger pr. denne Termin er paa Basis af 23/- til 23/6 U.K.-Continent, og 25/- antydes til én Havn Bergen/Stockholm/Danmark.

De udgaaende Kulrater har øjeblikkelig reageret og er nu nede i 13/6d. til Buenos Aires. Disse Nedgange i Kulraterne er noget, som altid gentager sig, naar det hjemgaaende Marked bedres, men desværre er det sjældent Tilfældet, at Kulraterne stiger i samme Forhold, naar Kornraterne gaar ned.

Fra nordamerikanske- og Gulfhavne er der ikke meget at gøre, og Cuba ligger ganske brak. Det vest-indiske timecharter-Marked holdes ganske godt oppe, og for »voyage-acros« er der betalt ganske pæne Rater. Pacific er forholdsvis godt repræsenteret, og i Østen sættes der Lid til Kornet fra Australien. For Januar-Februar Afskibning tilbydes ca. 42/6d. fra Sydaustralien, men endnu er ingen Afslutninger rapporteret. Ifjor paa samme Tid blev der betalt saavel 44/- som 46/-, og saa vidt kommer det vel ogsaa nok iaar. Om de hjemlige Markeder, inklusive Middelhavet ud og hjem, er der ingen Ændring til det bedre at rapportere, tværtimod, og saafremt der ikke her snart kommer en Opblussen, maa der regnes med en Oplægning af Tonnage i større Stil.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er mere end elendig. Prompte Baade er det saa godt som umuligt at placere, selv til Rater, der ikke levner en rød Øres Fortjeneste. Props Syd- finland/Dunkerque er bl. a. gjort til 34/6d., og:

540 stds. DBB Åbo og Trångsund/Dunkerque, prompt, 40/-; 550 stds. DBB 1 Hernösand/Dunkerque, medio November, 40/- (!); 540 stds. DBB 1 Hernösand/Antwerpen, 40/6d.; 300 stds. DBB 1 Söderhamn/Kings Lynn Docks, 60/- gross, November; 900 stds. DBB 3 Wiborg/Antwerpen, 38/6d.; 625 stds. DBB Walkom/

Ostende, 38/6d.; 650 stds. DBB Kotka/London, 45/6d. (Vinterdækslast); 450 stds. DBB Trångsund/London, 46/- (Vinterdækslast).

De Forhaabninger, som man med Grund havde stillet til Østersøen, er rigtignok blevet gjort til Skamme, og en lille Spurt nu paa Hældningen af Sæsonen ser næppe ud til at ville komme.

KUL, KOKS etc.

Kulnoteringerne er helt uforandrede med yderst ringe Forretning. Koks fra London ser dog ud til at ville bedres lidt. Der bydes idag 8/-, og 8/3d., 8/6d. burde snart kunne erholdes, men selv dette er alligevel ikke store Sager paa denne Tid af Aaret. Danzig/god dansk Havn betaler 5/10½d. à 6/- for 3000 Tonnere. Coasting og Bay er fastere.

MIDDELHAVET etc.

De store Baade paa 5000 Tons og opefter har forholdsvis det bedste Marked. Nogen Forandring i Raterne kan dog ikke noteres, og for den mindre Størrelse er der meget lidt at vælge imellem, og Raterne nærmest svagere. Hjemgaaende er det Frugten fra Spanien, der interesserer mest. Pr. November betales der gennemgaaende 24/- for 100,000 cbf. Baade, December ca. 6d. til 1/- mere, og forhaabentlig vil denne Fart kunne beskæftige mere Tonnage iaar end i Fjor, da Høsten slog fejl. Jordnødder: Saloum/Bordeaux—Antwerpen indikerer 23/- Januar/Februar og Oliekager Marseille/Danmark—Sverige omkring 20/- til 5 à 6 Havne. Fosfat- og Ertsladningerne gaar til de samme daarlige Rater, ligeledes Bomuldsfrø- kager etc. fra Alexandria. Sortehavet og Donau er nærmest forretningsløse.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende udbydes baade Kainit, Kalk, China Clay, Cement, Kul o. s. v., men det er tvivlsomt, om det lønner sig bedre at tage Last med over end at gaa i Ballast. Montreal er ikke længere noget stærkt Marked. Et forceret Udbud af Tonnage i Forbindelse med aftagende Interesse fra Befragternes Side har svækket Raterne. Til Bremen er accepteret 15½ cents for Byg, hvilket betyder en klækkelig Reduktion. St. John/Middelhavet er gjort til 18 cents med option af Northern Range à 17 cents, og New York/Sortehavet er sluttet til 10 cents pr. bale-cubikfod. Gulfen/Danmark betaler Doll. 6.75, maaske Doll. 7.00 for 4000/5000 Tonnere, Oktober/November. Efter-spørgslen efter Kul fra Hampton Roads til Sydamerika og Middelhavet er i Udvikling og kan komme til at indvirke paa hele det nordamerikanske Marked. Fra Pacific slutes pr. December/Januar til ca. 33/- til 33/3d. U.K./Continent.

SYD-AMERIKA

Da Kulnoteringerne har været stærkt vigende, er der kun sluttet lidt, og med det mere lovende hjem-

FORURENING AF TERRITORIALE FARVANDE MED OLIE

Danske Rederes Retsværn har fra Lissabon modtaget Meddelelse om, at der den 29. September d. A. i Portugal er offentliggjort et Dekret, i Følge hvilket det er forbudt at lømme Olie, Gasolin, Petroleum, Nafta etc. og Affald derfra indenfor den portugisiske Territorialgrænse. Denne regnes til 6 Mil fra den portugisiske Kyst. Forbudet gælder tillige de portugisiske Havne, Dokker, Elvelejer, Strand- og Flodbredder.

Overtrædelse af Forbudet straffes med Bøder fra 1000 til 4000 Escudos. Dekretet træder i Kraft i Havnene i selve Portugal 10 Dage efter Offentliggørelsen og i de portugisiske Kolonihavne samt indenfor 6 Miles Grænsen ved Kolonierne 90 Dage efter Bekendtgørelsen.

NAUTISK ALMANAK 1928

Fra Cornelius Knudsens Etablissement har vi modtaget 38te Aargang af fhv. Navigationsdirektør Kommandør J. A. D. J. Bildsøe's nautiske Almanak, som forlægges af Etablissementet.

Almanakken indeholder som sædvanlig de for Navigatørerne saa uundværlige astronomiske Tabeller, hvori Rektascension og Deklination for Sol og Maane er angivet for hver anden Time i Døgnet. Endvidere Højvandsklokkeslet og Konstanter til London Bridge, Interpolationstabel, de internationale Søvejsregler og andre Regler for Sejlads og Fiskeri, etc.

DEUTSCHE WERFT A. G. OG REIHERSTIEG-DEUTSCHE WERFT A. G.

To Generalforsamlinger i henholdsvis Deutsche Werft A.G. og Reiherstieg-Deutsche Werft A.G. har i Slutningen af September bifaldet en Fusionsplan, ifølge hvilken Reiherstieg-Aktionærerne for nom. 1500 RM Aktier faar nom. 1000 RM Aktier i Deutsche Werft A.G.

Paa Generalforsamlingen i Reiherstieg-Deutsche Werft A.G. gjorde Formanden opmærksom paa, at Ombytningsforholdet maatte anses for gunstigt, da Reiherstieg-Aktionærerne sandsynligvis hverken i Aar eller til næste Aar vilde have faaet nogen Dividende. De nye Aktier deltager fra 1. Oktober i Deutsche Werft's Dividende. Generalforsamlingen i Deutsche Werft A.G. bifaldt saa Fusionen og vedtog at forhøje Aktiekapitalen fra 8 til 10 Millioner RM.

(Fragtmarkedet fortsat.)

gaaende Marked ventes ingen Bedring foreløbig. I Aarevis har Kulkøbmændene kunnet faa billig Tonnage — altfor billig — men nogen Fortjeneste har det vist heller ikke været for Afskiberne. Den meste Fortjeneste ligger nærmest i de 2 pCt. Adressekommission, som Rederne betaler, og for Modtagernes Vedkommende i Lossegodtgørelsen, der stadig er 3/pr. Ton samt i despatch-money.

Prompte Baade ud fra River Plate betinger ca. 20/-, Oktober/November 20/6d.—21/-, og pr. Februar/Marts er betalt 23/-, 23/6d. Selv til denne Betaling gøres der ikke meget, men det er dog ikke gaaet saa galt, som mange spaaede.

Chile/Bordeaux—Hamburg, December/Januar, er værd 29/- og Peru/Marseille Sukker ca. 31/6d.

ØSTEN

Indien viser mere Interesse for Tonnage, men ellers er det sløjt i de allerfleste Markeder paa disse Kanter. Vladivostok/Hamburg har taget en enkelt Baad for

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de forløbne 9 Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	12,079	19,141,677	9,938	16,034,645
1926	14,626	21,215,932	10,462	15,548,476
Forskel ...	-2,547	-2,074,255	-524	+486,169

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	11,968	14,403,417	8,585	14,928,572
1926	10,927	13,056,189	8,353	14,240,654
Forskel ...	+1,041	+1,347,228	+232	+687,918

RESPONSUM

Paa en til Dansk Dampskibsrederiforening fra Overretssagfører N. N. rettet Forespørgsel angaaende Fortolkningen af følgende Passus i Gencon-charter vedrørende Overliggedagspenge: — "at the rate of — — £ per day or pro rate of the day," d. v. s. hvorledes Udtrykket "per day" skal forstaaes i denne Passus, har Dampskibsrederiforeningen svaret, at der ved det paagældende Udtryk, efter dens Formening maa forstaaes 24 Timer.

Som Repræsentanter for de ved den foregaaende Kapitalforhøjelse interesserede hamborgske Krese blev Max Brock, Paul Gansauge i Firmaet Laeiez og Edmund v. Oesterreich valgt ind i Bestyrelsen. Deutsche Werft's Direktion skal efter Forlydende vente sig en hel Del af Sammenslutningen mellem Værftets moderne Skibsbygningsanlæg og Reiherstieg's seks Doks og Maskinbygnings- og Reparationsværksteder, der er beliggende midt i Hamborgs Frihavn, især naar disse for Fremtiden bliver administreret efter en ensartet Organisationsplan under Deutsche Werft's Ledelse.

Begge Selskabers Forretninger føres videre under Navnet Deutsche Werft, Betrieb Finkenwärder og Betrieb Reiherstieg.

December/Januar til 34/-, Saigon/Liverpool 33/9d. Rismel, og Vestaustralien/U.K.-Cont. November 37/6d. option Sydafrika 27/6d. For ny Høst er Befragternes Idé ca. 38/9d. Vest- og 42/6 Sydaustralien. Rederne holder ud for mere, og der er ingen Grund til at acceptere det første det bedste Tilbud. Mauritius/U.K.-Cont. December/Januar kan bruge 7000/10,000 Tonnere à ca. 25/- 400 Tons Ladning. Queensland, November Lastning 37/6d., 38/9d, Beira/U.K.-Cont. prompt Lastning 25/-, 25/6d., Durban/Bombay 12/6d., Singapore 11/6d., Java 11/6d.

TIMECHARTER

I vestindisk Fart er betalt op til Doll. 1.73 $\frac{3}{4}$ Maaneder 3000 Tonnere og forholdsvis mindre for større Baade. 2450 Tonner, en Rundrejse, har faaet Doll. 1.90; Transatlantic via Gulfen Doll. 1.65 6800 Tonner; Doll. 2.10 4400 Tonner; 2500 Tonner, 5 Maaneders europæisk Fart, Levering Middelhavet, 6/-.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i September Maaned til Danzig indgaade Skibe var 568 med 322,772 N.R.T. mod 744 med 354,581 N.R.T. i August Maaned.

For udgaade Skibes Vedkommende var Antallet 585 med 337,605 N.R.T. mod 737 med 349,686 N.R.T. i August Maaned.

Af de i September Maaned indgaade Skibe indgik 302 med 190,638 N.R.T. i Ballast, medens 62 Skibe med 50,023 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med September Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaade Skibe androg 554 med 304,755 N.R.T. og af da udgaade Skibe 570 med 320,552 N.R.T.

Tonnagen er gaaet noget tilbage i September Maaned; for en væsentlig Del skyldes denne Tilbagegang — særlig den ret store Tilbagegang i Skibsantallet — at Bade- og Passagertrafikken til Zoppot og Hela er inddraget. Den danske Tonnage kommer med 90 Skibe og 66,626 N.R.T. som Nr. 2 umiddelbart efter Tyskland med 150 Skibe med 68,969 N.R.T. Den

svenske Tonnage staar som Nr. 3 med 116 Skibe og 65,553 N.R.T.

Den indgaade Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien	3	258
Danzig	71	9,995
Danmark	90	66,626
Tyskland	150	68,969
England	30	33,651
Estland	5	1,692
Finland	5	3,818
Frankrig	8	8,511
Holland	7	5,141
Italien	2	5,089
Letland	17	14,638
Lithauen	1	437
Norge	34	21,915
Østrig	2	368
Polen	24	10,927
Sverige	116	65,553
Spanien	2	2,457
Jugoslavien	1	2,727

UDLÆNDINGES ADGANG TIL HOLLANDSK INDIEN

Den 1. d. M. er en ny Indvandrerlov for Udlændinge, som ikke er født i hollandsk Indien, og som ikke kan bevise tidligere at have haft fast Bopæl i dette, traadt i Kraft.

Enhver Udlænding, som ankommer til en hollandsk-indisk Havneby, maa til den Embedsmand, hvis Opgave det er at holde Kontrol med hvem, der gaar fra Borde, erlægge et Beløb af 100 Gylden (Børn under 15 Aar, som rejser i Følge med Forældrene, betaler intet), for at faa udleveret Landgangs-Tilladelse »Bewijs van ontscheping«, hvilken Tilladelse igen inden 3 × 24 Timer skal afgives til Emigrantkommissionen i Havnebyerne: Sabang, Belawan (Medan), Batavia, Semarang, Soerabaja, Makasser. I de mindre Havnepladser, og i Tilfælde af, at man kun passerer Havnebyen for at tage Ophold inde i Landet, henvender man sig til den højeste stedlige Autoritet. Tilladelsen til at gaa fra Borde ombyttes gratis af de paagældende Autoriteter med et Adgangsbevis »Toelatingskaart«, som har en Gyldighed af 2 Aar. Denne Termin kan to Gange blive forlænget med 1 Aar og en Gang med 6 Aar, saaledes at Adgangsbeviset herefter kan komme til at gælde for ialt 10 Aar.

Inden denne Frist paa 10 Aar er udløbet, kan man ved Henvendelse til Generalguvernøren faa meddelt

Tilladelse til at tage fast Bopæl i hollandsk Indien »Bewijs van vestiging«, hvorfor betales f 10.

Personer, som ikke efterkommer disse Paabud og altsaa efter 3 × 24 Timers Forløb ikke er i Besiddelse af et Adgangsbevis, »Toelatingskaart«, straffes med en Bøde paa f 25.-. Ihændeheren af et ugyldigt eller forfaldent »Toelatingskaart«, som har opholdt sig i hollandsk Indien længere end en Maaned, idømmes en Bøde paa 100 Gylden. Hvis heller ikke Tilladelsen til at gaa i Land »Ontschepingsbewijs« kan fremlægges, straffes Vedkommende med en Bøde paa f 150.- og kan eventuelt blive udvist af Landet.

Den kontrollerende Embedsmand er berettiget til at forbyde enhver Udlænding, som ikke er i Besiddelse af de fornødne Legitimationspapirer, eller mod hvem der før Ankomsten er udsendt Advarsel — f. Eks. Kommuniste —, eller som ved Ankomsten er fuldstændig blottet for Midler, Adgang til hollandsk Indien.

Alle disse Bestemmelser gælder ikke for Udlændinge i Statens eller Kommunernes Tjeneste.

For at fremme Turistbesøget er der endvidere optaget en Paragraf i den nye Lov, som bestemmer, at Udlændinge, som forlader hollandsk Ostindien inden 6 Maaneder, faar restitueret de 100 Gylden, som betales ved Ankomsten.

DAMPEREN »HERMOD« S FORLIS

Som meddelt i vort sidste Nr., nærede man da stor Frygt for Damperen »Hermod«s Skæbne, og der kan nu desværre ikke være Tvivl om, at den er totalt forlist i Vesterhavet under Stormen i Mandags. At Skibet var i en vanskelig Situation, fremgik af den Radiomelding fra det, som blev opfanget i Mandags Morges, og det Haab, som »Hermod«s Fører efter denne Melding at dømme, endnu nærede om at kunne klare sig, har vist sig ikke at holde Stik. Det var allerede da galt fat med Skibets Luger, og af en eller anden Grund — Forværring af Søen, maaske i Forbindelse med Maskin- eller Rorskade — maa Skibet være blevet overvældet af den svære Sø, er fyldt og gaaet ned, sandsynligvis med hele sin Besætning. Da alle Skibets 4 Baade er drevne i Land, er der desværre ikke meget Haab om, at nogen af Besætningen kan være bjærget.

Marinens Stationsskib »Fylla« har fra Onsdag Mor-

gen afpatrouilleret Stedet, hvorfra »Hermod« sidst rapporterede sig, men uden Resultat.

Skibet havde følgende Besætning:

Kaptajn *H. Rasmussen*, Svendborg. Styrmand *N. M. Berg*, København. Styrmand *V. F. Jensen*, Aalborg. Maskinmester *K. H. Hansen*, København. Maskinmester *C. K. Christiansen*, Aabyhøj. Maskinmester *A. Pedersen*, København. Assistent *C. O. Jacobsen*, København. Telegrafist *J. E. Pedersen*, Hillerød. Matros *E. P. A. Sørensen*, København. Matros *A. C. Larsen*, København. Matros *C. V. Sørensen*, Tranebjerg Mark, Samsø. Matros *E. Larsen*, Tværaa, Suderø. Letmatros *A. Pedersen*, København. Letmatros *O. S. Olsen*, Tværaa, Suderø. Fyrbøder *J. M. Jacobsen*, København. Fyrbøder *P. Kieslich*, Ostropa, Øvreschlesien. Fyrbøder *K. J. O. Nielsen*, København. Lemper *M. F. A. Rasmussen*, København. Dreng *C. H. Hansen*, København. Hovmester *J. M. Nielsen*, København. Kok *H. E. Mortensen*, København.

Et Par Lig er allerede drevet i Land og identificerede.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stranding

En større svensk Damper observeredes Fredag Formiddag langs Kysten. Skibet, der sejlede mod Skagen, tilsyneladende alt for nær Kysten, kom fra Nordsoen. Da Skibet nærmede sig Højen, blev det indlysende, at det, for saa vidt det vedblev at holde sin Kurs, inden ret længe vilde løbe ind paa Stranden. Vejret var fint med klar Himmel, ingen Sø og ingen Dønning efter Orkanen.

Befolkningen i Højen var allerede alarmeret. Endnu inden Skibet var strandet, befandt saa godt som alle Boerne sig nede ved Stranden.

Med Spænding ventede man paa, hvad der vilde ske. Lidt øst for Fyret standsede Damperen ret pludselig. Farten. Den stod paa tredie Revle og stod haardt. Med fuld Kraft paa Maskinen var den løbet lige ind paa Kysten. Redningsbaaden fra Gl. Skagen blev ikke sendt ud, men derimod gik en Fiskerbaad med 3 Mand ud til det strandede Skib. Der herskede stor Forvirring om Bord, og det var umuligt at faa oplyst noget om Aarsagen til, at Skibet i saa fint og sigtbart Vejr var løbet lige ind paa Land. Kaptajnen ønskede Bjærgningshjælp, og snart efter stak Svitzers store Bjærgningsdamper »Garm« ud fra Frederikshavn mod Højen, hvortil den ankom ved 1-Tiden.

Det strandede Skib, der, som nævnt, staar lige ud for Højen Fyr, hedder »Konsul Bratt« og er hjemmehørende i Gøteborg. Skibet, der var paa Rejse fra London med en Ladning Koks til Gøteborg, tilhører Skibsreder Adolph Bratt. Det er paa ca. 2000 Tons og bygget 1913 i Trondhjem.

Damperen kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Skibssalg

Rederiet A. P. Møller har solgt den store 6000 Tons Damper »Marie Mæsk« til Tyskland. Skibet er bygget i Danzig 1920.

Søsætning

Fra Howalds Skibsværft blev Torsdag sat en ny Damper i Vandet. Det nye Skib, der bygges til Dampskibsselskabet Torm i København, fik ved Stabelaføbningen, der overværedes af Rederiets Repræsentanter og Værftets Ledelse, Navnet »Anne«. Denne Damper, der har en Længde af 252 Fod, Bredde 38,3½ og Dybde 17,9, bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse. Ladeevnen bliver 2480 Tons, og Maskineriet skal være paa 800 H. K. I Løbet af December Maaned vil »Anne« kunne gaa ud paa sin første Rejse.

Skibssalg

Dampskibsselskabet »Atalanta«, Skibsrederne, Brødrene Nissen, har af Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabriker købt Bugserdamperen »Superfos«. Det er Rederiets Hensigt at sende Baaden til Vestafrika, hvor Selskabet driver en omfattende Bugser- og Lægter-Transportforretning. Baaden er bygget 1913 paa Flydedokken.

Sørettsdom

Søretten afsagde Mandag Dom i Anledning af den store Kollision ved Helsingør den 17. Juli, hvor den tyske Damper »Carl Rehder« af Altona blev paasejlet af en norsk Damper og bjærget af Svitzer. Bjærgningssummen blev fastsat til 22,000 Kr.

Lodsstriden

I en Sag, hvori Frederikshavn Lodseri krævede Nyborg Lodseri for 4883 Kr. i Erstatning, fordi sidstnævnte Lodseris Lodser har lodset Skibe fra Schultz Grund Syd paa ned gennem Storebælt, har Landsretten givet Nyborg Lodserne Medhold i, at Bestemmelsen af 11. December 1911 efter naturlig Læsemaade berettiger dem til at foretage de paagældende Lodsninger, og frifandt Nyborg Lodseri. Sagens Omkostninger ophævedes.

POSITIONSLISTE PR. 10. OKTOBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, ank. Grimsby 30.9.

s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen, ank. Haukipudas 9.10.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Aden 5.10 til Penang.
s.s. Amalienborg, Sørensen, pass. Lødingen 27.9.
m.s. Annam, Wolf Jørgensen, ank. Sydney 3.10.
s.s. Argentina, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 8.10.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Gøteborg 8.10.
s.s. Arkansas, Henriksen, afg. Penarth 6.10. til Las Palmas.
m.s. Asia, Andersen, ank. Hankow 4.10.
s.s. Askø, Hjorth, ank. Kbhvn. 7.10.
m.s. Astoria, Beldring, ank. Vancouver 1.10.
s.s. Astrid, Bjarke, ank. Archangel 5.10.
m.s. Australien, Christensen, ank. Portland 29.9.
s.s. Azel, Kanstrup, ank. Bremen 10.10.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegn

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier
★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
TELEFON: 12216 • TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21694, 22306

DANZIG — Vors. Graben 6.

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegir« • Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Bce.

B

s.s. *Beira*, Lund, ank. London 8.10.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Bergenshus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Newcastle on Tyne 6.10. til W. Afrika.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Antwerpen 28.9.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. London 8.10.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Leningrad 7.10. til Ghent.
 s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Cape Agulhas 19.9.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Brunshüttel 5.10.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Gdynia 9.10. til Kbhvn.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, ank. Kbhvn. 30.9.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Tynen 7.10. til Reykjavik.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 3.10.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Yxpila 30.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Cardiff 8.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 9.10. til Danzig.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Danzig 7.10.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Luleå 7.10. til West Hartlepool.
 s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Leningrad 6.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Petersen, afg. Bahia Blanca 4.10. til Santos.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 3.10. til Panama Kanalen.
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 9.10. p. R. t. New York.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Danzig 5.10.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. West Hartlepool 10.10.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, pass. Dakar 28.9. p. R. t. W. Afrika.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. San Juan 6.10. til Mühlgraben.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 3.10.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. London 6.10. til Lovisa.
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Boston 6.10.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Kbhvn. 8.10. til Reval.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Savannah 30.9.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Aggerholm, ank. Kbhvn. 9.10.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 9.10. til Leixoes.
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Riga 8.10. til Garston.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Åbo 10.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. West Hartlepool 9.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kieler Kanalen 7.10. p. R. t. Coruna.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Uleåborg 5.10.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, pass. Kieler Kanalen 8.10. p. R. t. Paimbeuf.
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Hull 2.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Bordeaux 5.10.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ether Maria*, Vilsmark, ank. West Afrika 27.9.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 7.10.
 s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 4.10.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Riga 6.10.
 s.s. *Feddy*, Matthiasen, ank. Odense 9.10.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Colombo 4.10. til Suez.
 s.s. *Flora*, Rindberg, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Galveston 8.10.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Cape Wrath 10.10.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Gravesend 6.10.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 7.10. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. George Town 3.10.
 s.s. *Frigga*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 6.10. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Reval 5.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Houston 7.10.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 24.9.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Randers 6.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Riga 10.10. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Swansea 7.10.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Prawle 26.9.
 s.s. *Hans Tavsén*, pass. Kieler Kanalen 11.10. p. R. t. Holland.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Trångsund 10.10. til Grimsby.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 5.10.
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, ank. Soroka 5.10.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Uleåborg 1.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 9.10.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 8.10. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerpen 9.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Jacobstad 10.10. til Wasklot.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Danzig 8.10.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Port Talbot 8.10. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Holm, ank. London 30.9.
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Singapore 2.10. til Suez.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. New York 2.10.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Lødingen 6.10.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 2.10. til Antigua.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Montreal 6.10.
 s.s. *Jullandia*, Kragelund, ank. Rotterdam 9.10.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kemi 2.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kemi 8.10.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Leningrad 7.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Swansea 9.10.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Kbhvn. 9.10.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Gøteborg 9.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 28.9.
 s.s. *Knud*, Clemmesen, ank. Havre 1.10.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Cape Race 2.10.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Caleta Colosø 1.10.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Penang 9.10.
 s.s. *Lifland*, Meinerts, afg. Montreal 27.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Kbhvn. 10.10.
 s.s. *Limsfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. Oktober 1927.

London	18,16	Madrid	65,25
New York	373,50	Amsterdam	149,85
Berlin	89,00	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,40
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,05	Prag	11,09
Rom	20,50	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed -- 100 Belgas = 500 Fres.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte
Newport, Mon., 131, 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	
Immingham, Dock Offices	} Grimsby

LONDON

GLASGOW

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontor: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnchrens

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York Houses 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

METHIL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CIAANDLERY"

GLASGOW

Telegram-Adresse: »Mactaggarts, Methil.
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

CARDIFF

LISSABON

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 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

AMSTERDAM

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter.

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

s.s. *Lise*, Hansen, afg. London 11.10.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 4.10.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kbhvn. 11.10. p. R. t. Piteå.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon. 6.10. til Bahia Blanca.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbhvn. 9.10.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Dover 6.10. p. R. t. Porto Empedocle.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Rouen 4.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kbhvn. 9.10.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Holtenau 10.10. p. R. t. København.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Trangsund 5.10.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio 29.9. til Madeira.
 m.s. *Mexico*, Hansen, afg. Beaumont 2.10. til Lands End f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Kbhvn. 7.10.
 s.s. *Minsk*, zum Vohrde, afg. Tunis 9.10. til Marseille.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, pass. Cape of Good Hope 27.9.
 s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. Helsingør 29.9. til Montreal.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Gijon 7.10.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Lødingen 8.10.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Luleå 5.10.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 1.10.
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Cape Wrath 29.9. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 6.10. til Kbhvn.

P

m.s. *Panama*, Væring, pass. Fayal 9.10. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Tampa 6.10.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Kbhvn. 3.10.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Penang 8.10. til Suez.
 s.s. *Phoenix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. London 27.9.
 s.s. *Polarhavet*, Bertram Larsen, ank. Danzig 6.10.
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, ank. Danzig 8.10.
 s.s. *Primula*, Bloch, i Dok i Frederikshavn siden 8.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kieler Kanal 7.10. p. R. t. Sharpness.

R

s.s. *Rhone*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Calais 8.10.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Leningrad 4.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 7.10. p. R. t. Nyborg.

s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Gøteborg 8.10.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Havre 10.10.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 8.10.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Hull 3.10.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 7.10.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Archangel 6.10.
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Hook of Holland 9.10. til Sundsvall.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 7.10.
 s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. Archangel 4.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aabenraa 8.10.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. London 23.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Las Palmas 6.10.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Rotterdam 8.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 17.9.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Cape Wrath 8.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 27.9. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Aarhus 8.10. til Danzig.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Themsen 9.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Archangel 6.10.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sharpness 26.9.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Hull 28.9.
 s.s. *Taarnholm*, Falk, ank. Danzig 2.10.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 4.10.
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Holbæk 9.10.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus New-castle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 8.10. til Havre.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Palermo 10.10. til Valencia.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanalen 4.10 p. R. t. Los Angeles.
 s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.10.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Ørnskölvik 7.10. til Hull.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 8.10.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Uraniensborg*, Hansen, afg. Norfolk Va. 8.10.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Lissabon 6.10. til Saloum.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Aabenraa 8.10. til Methil.
 s.s. *Venus*, Nielsen, pass. San Miguel 29.9. p. R. t. Porto Rico.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. London 4.10.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Haukipudas 10.10.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, ank. Archangel 7.10.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 9.10. til Danzig.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, ank. Dublin 24.9.

W

s.s. *Wm. Th. Mallig*, Olsen, afg. Kbhvn. 8.10. til Norrkøping.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Antilla 5.10.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Skagen 9.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 10. OKTOBER 1927

Albert, Clausen, afg. Fogo N. F. 7.10.
Elisabetha, Raahauge, sejlklar i Larache.
Elisabeth, Groth, ank. Ballina 15.9.
Emanuel, Hansen, afg. Boulogne 1.10.
Frem, Jørgensen, afg. Cadiz 5.9.
Frida, Nielsen, ank. Setubal 29.9.
Fylla, Jørgensen, afg. Lübeck 10.10.
Galathea, Jensen, afg. Hudiksvall 4.10.
Haabet, Madsen, ank. St. Johns N. F. 24.9.
Helga, Madsen, afg. Archangel 20.9.

Husavik, Hansen, afg. Archangel 17.9.
Merkur, Rasmussen, sejlklar i Troense til Lübeck.
Meta, Hansen, pass. Kbhvn. 22.9. p. R. t. Bridport.
Nathalia, Groth, afg. Sundsvall 7.10.
Norden, Kromann, ventes sejlklar i Trangsund.
Nordstjernen, Kristensen, ank. St. Johns N. F. 6.10.
Nordtrafik, Friis, afg. Oporto 26.9.
San, Pedersen, afg. Halmstad 5.10.
Sine, Christoffersen, afg. Gøteborg 7.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOF 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

**HANS VOSS
SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMAR**TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMAKLER VOSS"
TELEFON: 79**KRUSE & BLEICHWEHL**SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

MUNDT & SCHÜTTSKIBSMÆGLERE — BEFRAGTNING
STETTIN
Bollwerk 2.

Telgr.-Adr.: »Skandia«. Telefoner: 28960 — 28961.

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERINYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76·269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

STEVEDORETelefoner:
537 & 1221**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:
»Hamdresche

Aalborg

**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

TH. IBSENAUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSENAUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

*

TELEF.: 3221 · PRIVAT TELEF.: AMAGER 1905

**DANSKE REDERES
ULYKKEFORSIKRINGS-
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 FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDSOLSOLIE



FRIHAVNEN·KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegelejer

*Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til*

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Teigr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Mällersvik & Himango	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglins"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LÆGEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆKE KUL-AFKØBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSFORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK,
LONDON« LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«	Telegr.-Adr.:	
Newport, Mon., 131, 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«	»Lambrose«	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street			
Methil, 82, East High Street			
Burntisland, 20, High Street	} »Lambrose«	Grimsby	
HULL, Prudential Buildings			
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road			
Immingham, Dock Offices			

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 3289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd. SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltiz.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 43

FREDAG 21. OKTOBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

PLANEN OM OPHUGNING AF GAMLE SKIBE

Det i vort sidste Nr. omtalte Kvartalsmøde i The Baltic and International Maritime Conference i forrige Uge fandt Sted efter Bestemmelsen, og den fra svensk Side fremsatte Plan om organisationsmæssig Ophugning af gamle Skibe kom da til Behandling i Arbejdsudvalget. Udvalget fandt Planen interessant og vel værd en grundig Overvejelse. Det er imidlertid oplyst, at Planen, der først i de allersidste Dage foreligger offentlig, i Øjeblikket er under Diskussion blandt de svenske Redere, og Conferencens Arbejdsudvalg vilde derfor ikke tage Standpunkt, forinden man ser, i hvilken Udstrækning Planen mødes med Sympati i dens eget Hjemland.

I Mellemtiden vil Conferencens Medlemmer blive gjort bekendt med Principerne for Planen, og den videre Diskussion vil derefter blive optaget.

Skibsreder Löfgrens Forslag

Egentlig er det, efter hvad »Svensk Flagg« erfarer, ikke blot ved en metodisk Ophugning, at Skibsreder Emil Löfgren vil opnaa en Formindskelse af den overflødige Tonnage. Der er nemlig, mener han, to forskellige Arter af Foranstaltninger, ved hvis Gennemførelse, enten samlet eller hver for sig, der kan opnaas en Formindskelse af Lasterummet og en Forøgelse af Efterspørgslen efter Tonnage. Hr. Löfgren gaar ud fra det Faktum, at det hidtil ikke er lykkedes at gennemføre hverken Minimaltariffer eller et Oplægningsprogram, og han mener, at det heller ikke i Fremtiden vil blive muligt at gennemføre saadanne Foranstaltninger. Derimod vil efter hans Mening et Forbud mod Import af ældre Tonnage og en metodisk Ophugning af saadan Tonnage sikkert føre til det ønskede Maal, en Forbedring af Fragterne. I Norge blev det i sin Tid ved Lov forbudt at købe fra Udlandet Tonnage, der var mere end 20 Aar gammel, med det Resultat, at den norske Tonnage nu aldeles overvejende er under 20 Aar.

En Sammenligning mellem Sverige og Norge viser for Skibe paa 1,000—5,000 Tons dw.:

	Sverige		Norge	
	Antal	Tons dw	Antal	Tons dw
Indtil 20 Aar	173	395,725	498	1,191,225
21—39 Aar	136	333,947	141	325,348
40 Aar og derover	100	203,371	20	33,135
Ialt	409	933,043	659	1,555,708

Gennemsnitsstørrelsen er for Sveriges Vedkommende 2,281 Tons dw. og for Norges 2,360 Tons. Medens 76,5 pCt. af de norske Skibe er under 20 Aar, tæller denne Gruppe af Skibe i den svenske Handelsflaade kun 42,5 pCt. I Gruppen af Skibe mellem 21 og 39 Aar har den norske Handelsflaade 21 pCt. af sine Skibe, den svenske 35,5 pCt., og af Skibe paa over 40 Aar har Norge 2,5 pCt., medens Sverige har 22 pCt. Hvis Sverige, Danmark, Finland, England, Belgien, Holland, Frankrig og andre Lande fulgte Norges Eksempel, vilde der, hævder Hr. L., snart finde Ophugning Sted i stor Stil med det Re-

sultat, at den ønskede Nedgang i Verdenstonnagen opnaaedes. De Lande, der ikke indførte et saadant Forbud, vilde ikke være i Stand til at købe al den gamle Tonnage, der blev udbudt, og Følgen vilde blive, at Værdien af denne Tonnage i Løbet af kort Tid faldt til Ophugningsværdien. Grækenland, der ejer forholdsvis mest gammel Tonnage, skal efter Forlydende i den seneste Tid have udstedt Forbud mod Indførsel af ældre Tonnage.

Et Ophugningsfond

En anden og maaske endnu mere effektiv Udvej vilde det være at oprette en Ophugningsfond i Stedet for en Oplægningsfond. Ideen hviler paa Andelsprincippet, og Rederiforeningerne skulde danne det administrerende Organ. Gamle Skibe skulde indkøbes af Rederiforeningerne til Markedspris, og Foreningerne skulde derefter enten sælge Skibene til Ophugningsfirmaerne eller selv lade dem hugge op og sælge Materialerne. Differencen mellem Indkøbsprisen og Ophugningsværdien skulde tilvejebringes af Foreningernes Medlemmer.

Tilskudene til en Ophugningsfond vilde sikkert blive større end til en Oplægningsfond, men Virkningen vilde til Gengæld, mener Hr. L., ogsaa blive meget større. De ophuggede Skibe vilde gaa ud af Konkurrencen for bestandig, medens de oplagte Skibe stadig vilde være der og danne et truende Usikkerhedsmoment, idet de vilde være rede til at optræde paa Markedet naar som helst.

Skibsreder Löfgren fremsætter Forslag dels til en skandinavisk, dels til en europæisk Ophugningsfond.

En skandinavisk Ophugningsfond

Af Dampere paa en Størrelse af 700 til 5,000 Tons ejer Sverige 504 med en samlet Tonnage af 673,752 Bruttotons, Norge 770 med en Tonnage af 1,109,282 Tons og Danmark 363 med en samlet Tonnage af 523,631 Bruttotons eller ialt 1,637 Skibe paa tilsammen 2,306,625 Bruttotons. Gennemsnitsstørrelsen for disse Skibe er 1,409 Bruttotons og 2,348 Tons dw.

Hvis man for at faa runde Tal regner med 1,600 Skibe paa en Gennemsnitsstørrelse af 2,350 Tons dw. og sætter, at 10 pCt. eller 160 af disse Skibe købt til Ophugning, samt at Prisen pr. Skib paa 2,350 Tons dw. sættes til 4 Pund pr. Ton, bliver dette pr. Skib 9,400 Pund Sterling eller ialt 1,504,000 Pund. Sætter man derefter Ophugningsværdien til 1 Pund Sterling pr. Ton, altsaa 2,350 Pund Sterling pr. Skib, vilde Ophugningen indbringe 376,000 Pund, og Forskellen, 1,128,000 Pund, vilde altsaa være det Beløb, hvortil Ophugningsfonden maatte sættes. De 160 Skibe, der gik ud af Markedet, vilde repræsentere et Lastrum af 376,000 Tons dw. eller 112,000 Stds., hvormed Tonnagen i Kul- og Tømmertrafikken vilde være formindsket.

Tænker man sig, at kun 60 pCt., d. v. s. Rederne for 960 Skibe, tiltræder Ophugningsfonden som Andelsejere, vilde Andelen blive 10 sh. pr. Ton, eller for et Skib paa 2,350 Tons dw. 1,175 Pund Sterling.

Fordele, vundne ved en Indsats paa 1,175 Pund

Med Hensyn til, hvad der vilde vindes ved en saadan Indsats, udtaler Skibsreder Löfgren: En gammel Damper paa 2,350 Tons dw. laster ca. 700 Stds. eller ca. 2,100 Tons Kul og anvender omtrent 40 Dage paa en Rundrejse med Træ og Kul. Gaar man ud fra, at de fleste gamle Dampere Aaret rundt beskæftiges i saadan Fart, gør en Baad af denne Størrelse 9 Rundrejser om Aaret og transporterer saaledes 6,300 Stds. Træ og 18,900 Tons Kul. For de 160 Skibe vil dette andrage 1,008,000 Stds. Træ og 3,024,000 Tons Kul, som de yngre Skibs altsaa kom til at transportere udover, hvad der ellers tilfalder dem, hvilket naturligt vilde medføre en væsentlig Stigning af Fragterne. Man kan nemlig gaa ud fra, at det vil være vanskeligt for Købmændene at drage anden Tonnage, der er uvant med denne Trade, til, og selv om der skulde komme nogle Outsidere, vil Følgen heraf blive, at Fragterne vil stige paa disses sædvanlige Trader. For at Indsatsen, 1,175 Pund Sterling, skal indvindes, behøver Fragten kun at stige med 2 sh. 3 d. pr. Std., hvilket for 6,300 Stds. bliver 708 Pund, og med 6 d. pr. Ton, hvilket for 18,900 Tons Kul bliver 472 Pund, eller ialt 1,180 Pund

En moderne Damper paa 2,350 Tons dw. laster 770 Stds. og gør antagelig 10 Rejser aarligt, saaledes at den i Aarets Løb transporterer 7,700 Stds. I Overensstemmelse hermed behøves der kun en Fragtstigning af ca. 1 sh. 9 d. i Stedet for 2 sh. 3 d. til Opnaaelse af ovennævnte Fragtforøgelse. Kun Baade der i de senere Aar er blevet anvendt i Trælastfarten, skulde kunne indkøbes.

Omkostningerne ved en europæisk Ophugningsfond

De europæiske Lande ejer tilsammen 4,500 Dampere af en Gennemsnitsstørrelse af 2,500 Tons dw. Hvis 10 pCt. af disse Skibe eller f. Eks. 500 Baade købtes til Ophugning, og Prisen sættes til 4 Pund pr. Ton, vilde den samlede Købesum andrage 5 Millioner Pund. Hvis man regner med 1 Pund Ophugningsværdi eller 2,500 Pund pr. Damper, vil Ophugningen indbringe 1,250,000 Pund. Forskellen mellem Ind-

købssummen og Ophugningsværdien, 3,750,000 Pund, vil altsaa være det Beløb, som Ophugningsfonden skal andrage. Fordelt paa 2.700 Skibe eller 60 pCt. af det hele Antal bliver Andelen for Ejeren af en Baad paa 2,500 Tons dw. 1,389 Pund, 11 sh. 1½ d. pr. Ton dw. Paa denne Maade vilde 500 Dampere tages ud af Konkurrencen, ialt 1,250,000 Tons dw. Disse Dampere transporterer antagelig ca. 27 Millioner Tons aarlig, og for at indvinde Indsatsen, 1,389 Pund, maa Fragterne stige med 6 d. pr. Ton, men atagelig vil de stige mere.

Skibsbygningen vil stimuleres

Det er givet, at en Ophugning som skitseret ovenfor vil stimulere Skibsbygningen. Det bør imidlertid ikke glemmes, at en Reder, som sælger f. Eks. en 2,000 Tonner for 140,000 Kr., ikke kan faa bygget en ny Baad for denne Pris, men maa sælge mindst 3—4 gamle Dampere for at faa Penge til en ny. Værfterne forlanger fra 250 til 300 Kr. pr. Ton dw. for en ny 2,000 Tonner og mindst et Aars Leveringstid. Prisen for gammel Tonnage var før Krigen kun en Brøkdels lavere end nu, og tager man Hensyn til Priserne nu for gammel og ny Tonnage, synes det aabenbart, at et mere passende Tidspunkt for Ophugning ingensinde tidligere har tilbudt sig. Ganske vist maa man regne med en ny Stigning i Tonnagemængden i Løbet af nogle faa Aar, men Priserne paa Nybygninger vil dog sikkert virke hæmmende, og skulde Tonnagemængden senere overstige Behøvet, vil der ikke være noget til Hinder for at foretage en ny Regulering ved Ophugning.

LASTEMÆRKE I ØSTERSØFART

Bestyrelsen for »Sveriges Allmänna Sjöfartsförbening« har sammenkaldt en ekstraordinær Generalforsamling, der skal afholdes Tirsdag den 1. November paa Järnkontoret i Stockholm. Mødets Afholdelse er bleven besluttet, for at man kan faa Spørgsmaalet om obligatorisk Lastemærke for Østersøfart drøftet.

Hofstensnotar Gunnar Böös vil holde et indledende Foredrag.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Havnetrafikken i September Maaned udviste nogen Tilbagegang i Sammenligning med August d. A.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning:

	Sept. 1927	Sept. 1926	Aug. 1927
Ialt ankommet	860	675	895
Ialt udgaaet	835	1307	805
Ankommet med Stykgods	502	481	501
Udgaaet med Stykgods.....	525	521	520
Udgaaet med Kul og Kokes....	282	763	253

Af de udgaaede Kul- og Kokesladninger var:

146	bestemt for Nord-Europa,
42	» » Italien,
57	» » Frankrig,
8	» » England,
1	» » Sydamerika og
28	» » andre Lande.

Tilførslen af engelske Kul androg 100,000 Tons.

Fra Nordeuropa ankom 495,000 Tons Erts, fra Canada 65,000 Tons og fra andre Lande 440,000 Tons. Ialt var Tilførselen af Erts 50,000 Tons større end i August d. A. og 410,000 Tons større end i September 1926.

Af Korn tilførtes 423,000 Tons, hvoraf 255,000 Tons fra Nordamerika, 140,000 Tons fra Sydamerika og 23,000 Tons fra Donau. Desuden ankom 510,000 Sække Korn, hvorunder nogle større Ladninger australsk Hvede.

Med Tankskibe ankom 90,000 Tons Jordolie.

Bomuldstilførselen var 14,319 bales, hvoraf 9,090 bales nordamerikansk Bomuld, 3,924 bales indisk og 683 bales ægyptisk. Forraadet var ved Maanedens Slutning 8,358 bales.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Tons Netto	Antal	Ladning i Balast
U. S. A.	16	60,904	16	1
Belgien	11	13,749	6	3
Brasilien	3	14,063	3	
Danzig	4	1,925	2	
Danmark	28	45,599	23	4
Tyskland	200	317,299	172	30
Estland	1	787	2	
Finland	8	8,531	61	6
Frankrig	84	113,596	19	3
Grækenland	12	26,684	51	10
Storbritannien	252	395,933	121	80
Italien	49	130,264	35	8
Japan	10	48,783	6	1
Letland	5	5,914	6	2
Nederlandene	246	401,388	1 42	176 50
Norge	58	81,607	40	18
Portugal	1	1,128	1	
Rumænien	2	3,320	2	
Rusland	4	9,395	3	
Spanien	20	42,934	12	6
Sydslavien	2	3,741	2	1
Sverige	92	101,968	74	21

Ialt 1,108 1,829,512 1 42 833 244
Ialt udgaaet i September Maaned d. A. 1,077 Skibe med 4,927,174 M³.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 18de Oktober 1927.

Det er ingen Overdrivelse at betegne det øjeblikkelige Fragtmarked som »graat i graat«. — De smaa Lyspunkter, der skulde vise sig paa denne Aarstid, er ganske udeblevet, og i Stedet for at en jævnt tiltagende Fasthed skulde være indtraadt, er det gaaet ganske den modsatte Vej.

I de senere Aar er Rederne ikke blevet forvante i nogen Retning, men at det skulde blive blot tilnærmelsesvis saa trøstesløst som for Tiden, havde næppe nogen drømt om. Østersøen navnlig er gaaet helt fra Koncepterne. Montreal ligger særdeles daarligt i Betragtning af, at Saisonen ikke kan forventes at ville vare længere end November ud, og de øvrige Markeder er ogsaa saare lidt bevendt. Der siges, at Korntransporterne fra det indre af Landet til Montreal gaar meget langsomt for sig samt, at Beholdningerne paa Pladsen er smaa. Der »siges« imidlertid saa meget, og hvorom alting er, et Faktum er det, at de nogenlunde prompte Baade »slagtes« for Tiden. Som man ser, Last er der altid, naar blot Tonnagen kan faas til Rater, der passer d'Herrer Kornkøbmænd. Rederne af ubefragtede Baade, der er paa Vej over i Ballast, løber selvsagt en stor Risiko, thi naar de skal og maa med i Legen, kan det ikke nytte at sætte sig paa den høje Hest, naar Markedet gaar den forkerte Vej. Der er altid en eller anden, der bryder ud og akcepterer en efter Forholdene lav Rate paa en Tid, da Situationen maaske kunde have været reddet ved fortsat Sammenhold endnu et lille Stykke Tid. Er først én brudt ud, skal der ofte ekstraordinære Forhold til for at bringe Markedet paa Fode igen. Disse ekstraordinære Forhold, der kan hjælpe Skibsfarten, indtræder desværre altfor sjældent og varer til Gengæld som Regel kun kort.

Nordamerika har enkelte Forespørgsler efter Korn-tonnage til Europa og Kul til Sydamerika. Gulfen kan ogsaa bruge en Del, men alligevel er det alt for lidt, og de opnaelige Rater er ogsaa utilfredsstillende. Vestkysten af Nordamerika, Chile og Peru, har fremdeles en jævn Efterspørgsel, men før Australien begynder at tage Tonnage en masse, bliver der næppe nogen Fremgang heller paa disse Kanter. La Plata derimod er gaaet endnu en Kende i Vejret i den forløbne Uge, men til Gengæld er Kulnoteringerne gaaet tilbage. Ca. 36/- — 37/- paa Rundrejsen er det meste, der kan opnaas, og med de Ekspeditioner og Omkostninger, La Plata byder paa, giver hele Sejladsen kun et magert Resultat. I Middelhavet er der maaske Chancer for lidt mere Forretning og forhaabentlig ogsaa noget bedre Rater. Kulrejsen ud giver som Regel et rimeligt Overskud, men ligegyldigt hvad der søges hjemover bliver Resultatet i Øjeblikket i bedste Fald lig Nul. Blot 6 d. mere pr. Ton vilde hjælpe en Del, og at dette beskedne Fragttillæg paa en Erts- eller Fosfatladning kan tænkes at umuliggøre eller blot vanskeliggøre Forretning for Købmanden, er der vel ingen, der vil paastaa.

TRÆLASTMARKEDET

Østersømarkedet bedømmes bedst ved blot at anføre nogle af de seneste Afslutninger samt Dagens Noteringer:

1150 stds. DBB Kotka/Antwerpen, 35/6d. 690 stds. DBB Trångsund/Rouen, 37/9d. 550 Favne Props 1/2 Piteå—Skellefteå/Garston 55/- (Vinterdækslast). 1000 stds. DBB Borgå og Sørnæs/Zaandam, Hfl. 20.00. 1100 stds. DBB Uleåborg, Kaskö og Raumö/Zaandam, Hfl. 22.00, 600 stds. DBB 2 Brahestad/Amsterdam, Hfl. 21.50. 800 stds. DBB Danzig/Tyne Dock, 38/6d. 650 stds. DBB Danzig/Manchester, 46/-. 650 Favne Yxpila/Rotterdam, Hfl. 22.50.

Af Noteringerne anføres:

500 stds. DBB Söderhamn/London, primo Novb., try 46/6d. 900 stds. DBB 2 Umeå og 1 Hernösand/London, try 48/6d. 600 stds. DBB Kotka, Björkö og Trångsund/London, try 46/6d. 800/1000 Favne, Björkö/Dunkerque, 33/-. 600 stds. Råfsö/Honfleur, 37/-. 15/1800 stds. Bjælker, 1/2 Wiborg/Alexandria, 54/- 55/-. 2000 stds. 2 Sundsvall og 2 Sydfinland/4 Havne Syd Afrika, 84/-.

Det er jo ikke store Sager, men noget begrundet Haab om snarlig Bedring er desværre næppe for Haanden, omend man før har set, at Stillingen kan forandres i Løbet af kort Tid.

KUL, KOKS ETC.

Uden at være Optimist maa det siges, at der er kommet en fastere Tone over Markedet, og noget højere Rater er ogsaa betalt for de middelstore Baade. Koksfragterne fra London er i hvert Fald nu i 8/-, og 8/3d. kan maaske faas. Tyne/Lindholm Pier er sluttet til 5/6d. for 3500 Tonner, Tyne/god dansk Havn 6/6d. for 1500 Tonner. Ellers noteres: 4000 Tons Kul, Tyne/Gefle 5/6 d., 2300 Tons Kul Wales/Gefle 7/6d., 1800/2000 Tons Kul Tyne/Stockholm 6/-. 3500 Tons Kul Rotterdam/Stockholm 5/6d.—5/9d., 3600 Tons Danzig/Gøteborg 5/9d., 1000 Tons Danzig/Wiborg 7/-. 1500 Tons Danzig/Køge 6/6½d., 2000 Tons Koks Manchester/København 8/6d. Koks fra Rotterdam til danske Havne er vedvarende nede i 7/—7/6d. Coasting og Bay rapporteres steady med lidt livligere Forretning.

MIDDELHAVET ETC.

De spanske Indførselsrestriktioner hæmmer Markedet. Tyne/Barcelona byder kun 10/6d.—11/- (med daarlig og dyr Losning). Genoa Range 8/3d., Adriatic 10/9d.—11/-, Las Palmas 9/3d., Wales/Catania 10/, Genoa 8/1½d. 7000 Tons, 8/6d.—9/3d. 5000/3000 Tons, Danzig/Vestitalien 10/3d.—10/6d. 6000/7500 Tons, 12/6d.—12/9d. 2500/3500 Tons og Rotterdam/Algiers 8/6d.—8/9d., Barcelona 13/- 1000/1500 Tons Koks, Marseille 8/6d., Genoa 8/6d., o. s. v.

Fragtraterne kan ikke komme over de 23/- — 24/ pr. 100 cbf. med 5/- Totalomkostninger pr. 100 cbf. samt Befragternes øvrige Vilkaar. Til Trods for de hæderligste Forsøg er det ikke muligt at faa tilfredsstillende Betingelser i denne Fart, men bedre end tidligere er det dog nu. Salt Trapani/1/2 nordligst Trondhjem indikerer 13¼/13½ norske Kroner med 6½ Lire Totaludgifter, og for Fosfat noteres: Sfax/Ipswich 10/6d.—11/-, Hull 10/6d.—10/9d., Calais 4000/4500 Tons 5/6d.—5/9d., Dunkerque 2200 Tons 6/-. Stettin 11/-. 2500/3000 Tons Oliekager Marseille/5—6 danske/svenske Havne 19/- — 20/-, Jordnødder Gambia/Bordeaux ca. 24/- Basis. Donau/Antwerpen—Hamburg Range har taget nogle faa Baade til 15/6d. og Sortehavet/Bordeaux—Hamburg Range 12/3d., U. K. 12/9d., Skandinavien 14/3d., alt pr. November.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Helt prompt Tonnage har maattet nøjes med 13½ cents Montreal/Antwerpen—Rotterdam, option Hamburg 14½ c. og lidt senere Positioner Antwerpen/Rotterdam 14 og Hamburg 15 cents. — New York/Bremen 15½ cents Byg. — Kulnoteringerne fra Hampton Roads ligger uforandret og yderst faa Afslutninger finder Sted. Oliekager Gulfen/5 danske Havne har betalt Doll. 6.75 pr. Oktober/November, og flere 3000/4000 Tonnere søges til lignende Rate pr. November/December.

Fra Pacific til Europa er sluttet yderligere Tonnage pr. December/Februar, men desværre til reducerede Rater, og saa lavt som 32/- rapporteres. Fo-

KØBENHAVN OG HAMBURG

Fra Hr. Skibsreder *Gether*, Dampskibsselskabet »Orient« har vi modtaget nedenstaaende Indlæg med Anmodning om Optagelse:—

I Anledning af de Udtalelser, der er fremkommet fra Havnedirektør Borg og Frihavnsdirektør Bergsøe i Bladet af 16. ds. vil det sikkert interessere Dansk Søfarts Tidende at faa oplyst, at Dampskibsselskabet Orient i Marts 1927 havde en Baad paa 10,470 Tons d.w., 5,497 Tons Gross og 3,426 Tons Netto, i Hamburg, hvor den lossede med Winch paa Strømmen 4,557 Tons Hvede i Sække.

Losseudgifterne androg Kr. 0.84 pr. Ton og Havneudgifterne Kr. 917.00.

Hvis vi havde lossede hele Lasten i Hamburg, ca. 9,100 Tons, vilde de totale Udgifter incl. Tallymænd, Besigtigelse af Ladning, Bugsering, Lodspønge, Klarering og Havnepenge have andraget ca. Kr. 1.16 pr. Ton.

De 4,557 Tons lossedes paa 4 Dage med Extra Betaling for Overarbejde Mk. 500.

Efter hvad der foreligger oplyst, vilde det have kostet i Københavns Frihavn ca. Kr. 1.25 pr. Ton med Winch, medens Havneudgifterne vilde have andraget Kr. 0.15 pr.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem Danzig Havneudvalg i Løbet af September Maaned udført ialt 341,455 Tons Kul, deraf til Danmark 95,803 Tons, mod 323,870 Tons, deraf til Danmark 93,262 Tons i August Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	140,576
Danmark	95,803
Italien	15,730
Frankrig	11,941
Letland	14,072
Finland	36,006
Norge	23,407
Estland	1,305
Litauen	2,615
	341,455

Medens Udførselen for Danmarks Vedkommende er som i Maaned forud, er Udførselen til Sverige steget fra 127,347 Tons i August til 140,576 Tons i September.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

Ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i September Maaned 66 Skibe med 47,145 N. R. T. mod 47 Skibe med 35,851 N. R. T. i August Maaned.

(Fragtmarkedet fortsat.)

wey/Philadelphia er sluttet til 13/6d., Calais/Philadelphia 12/6d., Fowey/Boston byder 15/6d.—16/-. Rotterdam/Boston 7/- fri Losning, Wales/Halifax 1600 Tons Kul 10/6d., Wales/Montreal 7/6d.

SYDAMERIKA

Sunderland/Buenos Aires er gjort til 13/3d., Glasgow/Buenos Aires 13/7½d., Wales/Montevideo 13/- og Wales/Bahia Blanca 13/-, Wales/Rio 12/3d.—12/9d., Rosario 14/9d., Santa Fé 16/3d. — Hjemgaaende er bedret med 3 à 6d. for Oktober/November, medens Januar/Februar endnu ikke er kommet over 23/- 23/6d., til hvilke Rater Købmændene endog er tilbageholdne.

ØSTEN

Dette Marked er »neglected«. Endnu rapporteres

Netto Register Ton og Kr. 0.16 pr. oplosset Ton eller ialt Kr. 1,490.00.

Redaktionen skal til ovenstaaende Brev bemærke, at det af de i Pressen fremkomne Udtalelser om Københavns Havn kontra Hamburgs saavel fra Købmænds som fra Rederes Side anerkendes, at man i København har bestræbt sig for at fremme Omladnings-trafikken ved at sætte Udgifterne ned saavel med Hensyn til Bolværkspengene som Arbejdspengetaksterne.

Vi skal til Slutning bemærke, at det er vanskeligt at sammenligne Forholdene i Hamburg med dem i København, da man jo i København ikke som i Hamburg kan omlade paa Strømmen paa Grund af manglende Lægtermateriel. Dersom den paagældende Damper havde lossede sin Ladning til Kaj, vilde Omkostningerne i Hamburg under disse Forhold have været det dobbelte af hvad de vilde have været i Københavns Frihavn.

Af de indgaaede Skibe førte 8 Skibe med 6,874 N. R. T. dansk Flag.

Samtlige Skibe indløb i Ballast med Undtagelse af 2, der ankom med Passagerer fra Frankrig. Der blev i September Maaned udført Kul og ca. 4000 Tons Træ. Der er i Maanedens Løb afgaaet 4 polske Turistdampere med tilsammen 152 Turister til Sverige og Danmark.

POLSKE KUL OVER GDYNIA

I September Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 91,025 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 82,783.5 Tons i August Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Sverige	32,064
Danmark	23,106
Norge	14,233,5
Finland	4,165
Lithauen	2,577,5
Letland	7,699
Estland	2,195
Holland	4,985
	91,025

ingen Afslutninger fra Australien for den nye Høst. De tilbudte 42/6d. Basis Sydaustralien er ikke fristende nok. Et Sejlskib har akcepteret 36/3d. ballastgaaende fra Europa, og der skal meget Held til at faa noget ud heraf. Vladivostock/Rotterdam—Hamburg har kun betalt 30/- for parcel, Esbjerg 32/6, Afskibning Marts/April/Maj. Bombay/Kontinent November 23/-, Madras 32/6d. Januar. Durban/Pt. Sudan 13/3d., Singapore 11/-, Java 10/6d. Majsbefragtingerne ligger helt stille for Tiden.

TIMECHARTER

Transatlantisk Fart 8900 Tons Levering/Aflevering U.K. 4/-, 3000 Tonner voyage across Levering Syd-staterne Doll. 2,50, 7500 Tonner Levering Baltimore Doll. 1,60, 3000 Tonner Rundrejse Vestindien Doll. 1,50.

VISERING I FINSKE HAVNE AF LASTMANIFESTER TIL SPANIEN

Et Medlem af Sveriges Redareförening har anket over de Ulemper, der er forbundne med Visering i finske Havne af Lastmanifeste til Spanien. Det anføres f. Eks., at Manifestet for en Damper, der indtog en Ladning i Uleåborg til Gijon, maatte sendes til det spanske Generalkonsulat i Helsingfors til Visering, da den spanske Konsul i Uleåborg ikke havde Bemyndigelse til at foretage en saadan Visering. Da denne Fremgangsmaade krævede en Tid af 3—4 Dage, maatte Damperen afgaa, og Manifestet skulde saa tilstilles Mægleren paa Bestemmelsesstedet pr. Post. Denne modtog Dokumentet én Dag efter Damperens Ankomst til Gijon, men da Losningen endnu ikke var begyndt, undgik Damperen den Bøde, som havde været uundgaelig, hvis Manifestet ikke i rette Tid var kommet til Stede. Der meddeles derefter et andet Tilfælde, i hvilket Kaptajnen paa en Damper, som i Borgå indtog en Ladning til Sevilla, maatte tage til Helsingfors for personligt at ordne Viseringen af Manifestet, hvilket foraarsagede Ekstraudgifter og Tids-spilde for Skibet.

Da den i Manifestet angivne Vægt danner Grundlaget for Afgiften til det spanske Toldvæsen, og det saaledes er af særlig Betydning for Skibet at have det i sin Besiddelse ved Ankomsten til Lossehavnen i Spanien, har Sveriges Redareförening gennem sine Forbindelser i Helsingfors indhentet Oplysninger angaaende Spørgsmaalet hos den derværende spanske Legation. Det fremgaar af disse, at spanske Konsuler, der er finske Undersaater og ikke forstaar Spansk, findes i følgende Havne: Uleåborg, Björneborg, Åbo, Hangö og Viborg. Da det maa antages, at disse Konsuler behersker det engelske og det franske Sprog, har man bemyndiget dem til at visere paa disse Sprog under Forudsætning af, at Manifesterne er udfærdigede i fuldkommen Overensstemmelse med Artikel 46

i den spanske Toldforordning. Naar saadanne Manifeste, affattede paa engelsk eller fransk præsenteres for Toldmyndighederne i spanske Havne, skal de oversættes til spansk, og Oversættelsen vil tage mindst et Døgn, og for at undgaa denne Forsinkelse har den spanske Generalkonsul i Helsingfors anbefalet følgende Fremgangsmaade:—

Naar Viseringen af et Lastmanifest kræves i en af de Havne, hvor der findes en spansk Konsul, bør et saakaldt Lokal-Manifest indsendes til det spanske Generalkonsulat i Helsingfors, som paa Basis deraf udfærdiger et paa spansk affattet General-Manifest. Lokal-Manifestet bør derfor udfærdiges i god Tid, inden Skibet er færdigt med at laste og bør indeholde alle de foreskrevne Oplysninger med Undtagelse af Stykketal og Vægt i Kilogram. Oplysningerne herom kan senere gives telegrafisk af Kaptajnen, der saa samtidig kan overdrage Generalkonsulatet at sende General-Manifestet til Skibets Mægler eller en anden Person paa Bestemmelsesstedet. Generalkonsulatet meddeler saa telegrafisk Kaptajnen, at Visering har fundet Sted, og at Manifestet er afsendt i Overensstemmelse med den givne Ordre. Paa denne Maade behøver Viseringen ikke at afstedkomme Forsinkelse.

Fra Havne, hvor der ikke findes nogen spansk Konsul, bør Lokal-Manifestet altid indsendes til Generalkonsulatet i Helsingfors, der udfærdiger General-Manifestet som nævnt ovenfor og sender det videre efter Ordre.

Naar Skibe laster til Spanien og kompletterer Ladningen i forskellige Havne, skal der udfærdiges et Lokal-Manifest fra hver enkelt Havn. Paa Basis af disse Oplysninger udfærdiges der derefter et Generalmanifest, som efter Ordre fra Kaptajnen fra den sidste Havn, hvor Skibet laster, sendes til den ønskede Adresse.

FINSK REDERILAANEFOND

Regeringen har nu forelagt Rigsdagen Proposition vedrørende Lov om Oprettelse af en Stats-Rederifond samt Forordning angaaende nævnte Fonds Forvaltning og Anvendelse.

Propositionen er udarbejdet paa Basis af den af Magister Hoppu i den finske Søfartsstyrelse paa Foranledning af Statsraadet udarbejdede Redegørelse.

Anførende Hovedmomenterne i nævnte Redegørelse, udtaler Propositionens Motiver Ønskværdigheden af Opretholdelsen af et permanent Statsfond til Hjælp til Anskaffelse af Skibe efter følgende Princip.

I Finansaarene 1929 til 1933 (begge Aar inclusive) oprettes et Stats-Rederifond paa ialt 100 Mill. Fmk. ved aarlige Bevillinger paa 20 Mill. Fmk. (Lovens § 1), der vil være at anvende til Ydelse af Laan til, Finlands Rederinæring fremmede, finske Rederiers Anskaffelse af formaalstjenlig Tonnage (§ 2). Laanene ydes mod fornøden Sikkerhed og med Beløb svarende til højst Halvdelen af Skibets Værdi, dog $\frac{2}{3}$ for Skibe af særlig stor Nytte for Landet. Laanetiden kan ikke udstrækkes over 8 Aar. Laan kan ikke ydes til Indkøb af Skibe, som er over 15 Aar gamle, eller som allerede har været Rederens Ejendom i over 1 Aar (§ 3).

Fonden bestyres af Statskontoret (Forordning § 1), og Laanene bevilges, efter indhentet Udtalelse af Søfartsstyrelsen, af Handels- og Industriministeriet, som træffer Bestemmelse vedrørende Laanvilkaar og Sikkerheden (§ 2), der (jfr. § 3) — fraset ved Bevillinger af mindre Laan — skal bestaa af enten fuld Bankgaranti eller første Prioritet i Skibet plus tilstrækkelig Assurance. Laanetiden, som ikke maa

overstige 8 Aar, fastsættes under Hensyntagen til Skibets Alder og Sødygtighed; Laanet amortiseres aarligt fra og med det tredje Laaneaar (§ 4), og Renten derfor, som fastsættes af Statsraadet, bør være 1 pCt. lavere end Finlands Banks laveste Udlaansrente, indtil videre 6 pCt. (§ 5), dog kan Renten for Laan til Anskaffelse af nye eller som nye, specielt for Vintertrafik byggede (isforstærkede) Skibe eller af Skibe, som indkøbes til Trafikering af en for Landets økonomiske Liv særlig vigtig Rute, nedsættes indtil 4 pCt., ligesom Lovens Bestemmelse vedrørende Forholdet mellem Laanets Størrelse og Skibets Værdi (Lovens § 3) i dette Tilfælde kan udstrækkes til indtil 2 til 3 (§ 6). Saafremt Laan ønskes til Erhvervelse af Skibe, som agtes bygget, kan dets Ydelse, saafremt Skibet paa samme Vilkaar og indenfor tilsvarende Tidsrum kan bygges paa finsk Værft, gøres betinget af, at Arbejdet overgives et saadant (§ 7). Forordningen (jfr. § 8) fastsætter nærmere Bestemmelser vedrørende Laaneandragenes Indhold og Bilag, der vil være at indgive til Søfartsstyrelsen inden Udgangen af November Maaned, samt (§ 9) vedrørende Hovedvilkaarene for Laanenes Ydelse.

Som det vil ses, adskiller Regeringspropositionen sig ikke principielt set fra Magister Hoppu's ovennævnte Betækningsforslag. Der findes dog et Par reelle Ændringer, som er af praktisk Betydning, og som i nogen Grad kan virke hæmmende paa Opnaelsen af Propositionens Formaal. Tilvejebringelsen af Fondens Totalsum: 100 Mill. Fmk., udskydes 2 Aar, idet den ifølge Magister Hoppu's Forslag skulde finde Sted i Løbet af 3 Aar med 40 Mill. de 2 første

Aar og 20 Mill. det 3die, Rentefoden forhøjes fra 4 pCt. til (som Hovedregel) 6 pCt. og endelig er Bestemmelsen om, at Laan ikke kan ydes i Skibe, som har været vedkommende Reders Ejendom mere end 1 Aar, ny.

Den ledende finske Presse hilser gennemgaaende Forslaget med Tilfredshed, og der synes at forefindes ret store Muligheder for Gennemførelsen af et saadant Forslag om Statshjælp.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Advarsel til hyresøgende Sømænd

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra det kgl. Konsulat i Rouen maa det for Tiden fraraades hyresøgende at begive sig til nævnte By, medmindre de er forsynede med tilstrækkelige Pengemidler til en Ventetid dersteds paa ca. 1½ Maaned, ca. 1000 Francs.

Forlis?

Ved Hirtshals er Lørdag inddrevet en Pakke indeholdende nogle af den engelske Damper »Erico«s Skibspapirer samt nogle Breve tilhørende Damperens Telegrafist. Det fremgaar af Brevene, at Damperen er afgaaet fra Finland omkring 8. Oktober. Tilstedeværelsen af den autoriserede Telegramjournal og andre Skibspapirer tyder paa, at der er sket en Ulykke om Bord, og at Telegrafisten har villet sikre Papirerne ved at tage dem paa sig. Damperen er hjemmehørende i Hull.

Pest

Ifølge en fra det danske Gesandtskab i Madrid af Udenrigsministeriet modtaget Indberetning den 7. d. M. er der forefaldet 4 Tilfælde af Byldepest i Zona de la Isleta, Las Palmas; alle Forholdsregler er taget.

Dokbygning i Leningrad

Paa et Værft i Leningrad er for Tiden en Flydedok til Hævning af 6000 Tons Skibe under Bygning. Selve Dok-

ken menes at ville blive færdig omkring Nytaar, medens Maskintilbehøret, som ligeledes udføres paa derværende Fabrikker, først ventes færdigt i Løbet af 1928.

Modificerede Bunkerpriser ved Panama-Kanalen

Fra 1. September er Priserne for Bunkerkul ved Panama-Kanalen som følger:

	Cristobal-Colon	Balboa
For Dampskibe, derunder Krigsskibe af alle Nationer, leveret fra Kulfyldnings-Apparater, pr. Ton à 2,240 Pund, undtagen som bestemt i § 5	\$ 8,50	\$ 11,50
For Skibe, der passerer Kanalen og af Myndighederne henvises til at tage Kul i Balboa		\$ 8,50
For Dampskibe, derunder Krigsskibe af alle Nationer, naar leveret fra Lægger i Kvanta af 50 Tons eller derover, pr. Ton à 2,240 Pund	\$ 9,50	\$ 12,50
For Dampskibe, derunder Krigsskibe af alle Nationer, naar leveret fra Lægger i Kvanta mindre end 50 Tons med en Mindstebetaling for 20 Tons og med en Maksimumbetaling, der ikke maa overstige den for 50 Tons, til de Priser, der er specificerede i § 6, pr. Ton à 2,240 Pund	\$ 11,50	\$ 14,50

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. „ALFRED“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EETFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Høbenhavn Telf.-Adr.: »Fisker«

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korrespondende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: „Høvnald“

Amaliegade 38

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184
PRIVAT Nr. 302

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

Kollision

I Følge Telegram til Rederiet Erik B. Kromann er 3m. Sk. »Elisabetha«, Kaptajn Raahauge, paa Rejse fra Larache i Marokko til Setubal, indkommen til Cadiz efter at have været i Kollision med den italienske Damper »Valperga« af Genua, bestemt til Oran i Algier.

»Elisabetha« knækkede Bogsprydet og fik flere Buler samt tog nogen Skade ved Stævnen, men Skibet er atter læt.

Under Kollisionen kom en af »Elisabetha«s Letmatroser om Bord paa den italienske Damper.

Nork Trankogeri sunket

Det flydende Trankogeri »Professor Gruvel«, tilhørende A/S »Congo«, korresponderende Reder Søren L. Christensen, Sandefjord, er, efter hvad der meddeles sunket ved Syd-Shetland den 12. Oktober. Grunden til Forliset er, at Skibet blev beskadiget af Isen under stærk Kuling. Hele Besætningen blev reddet og bragt om Bord i Hvalfangerne »Falk« og »Ørnen II«. »Professor Gruvel« der var bygget i 1882, var paa 4000 Tons d.w.

»Viking« lægger op

Det Forenede store Skoleskib, den 4-mastede Bark »Viking«, der efter sin Rejse til Sydamerikas Vestkyst nu befinder sig i Dublin, vil blive beordret til København for at oplægges. »Viking«, som i Dublin har losset Halvdelen af sin Ladning, vil bringe Restladningen til London og antagelig vil Skibet i Slutningen af November være tilbage i København.

Aarsagen til, at Skibet ikke bliver ude, er, at Forholdene paa Fragtmarkedet i Øjeblikket er saa slette, at det ikke kan betale sig at befragte Skibet paa de lange oversøiske Farter.

POSITIONSLISTE PR. 17. OKTOBER 1927

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Køge 16.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Haukipudas 9.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 17.10. til Singapore.
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Totness 11.10.
s.s. *Alfred Hage*, afg. Methil 15.10.
s.s. *Algarve*, afg. Melilla 16.10. til Oran.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Lødingen 17.10.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Sydney 3.10.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 10.10.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Vaksdal 15.10. til Rotterdam.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Las Palmas 14.10.
m.s. *Asia*, Andersen afg. Woosung 15.10. til Hongkong.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Raumo 16.10.
m.s. *Astoria*, Beldring afg. Vancouver B. C. 11.10.
s.s. *Astrid*, Bjark, pass. Honningsvaag 16.10. p. R. t. London.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. San Francisco 11.10.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Bremen 15.10. til Ivigtut.

B

s.s. *Beira*, Lund, afg. London 17.10. til Svendborg.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Las Palmas 15.10. p. R. t. V. Afrika.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Burntisland 14.10.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. London 8.10.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 17.10.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Las Palmas 12.10.
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Swansea 15.10.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 14.10.
s.s. *Botnia*, i Dok i Kbhvn siden 14.10.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, Laster paa Island.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Stødt paa et Vrag og sunket

Skonnert »Hilde« af Hamburg, Kaptajn Lehmann, er Lørdag Aften ved 7¼-Tiden sunket 4 Sømil nordøst for Hammerodde Fyr. Skibet, der var paa Rejse fra Påskalavik i Sverige til Stettin med en Ladning Sten, stødte pludselig mod en Genstand i Vandet, formodentlig et Vrag, og sank i Løbet af et Kvarter. Man naaede lige at faa Baaden i Vandet og reddede intet udover Skibspapirerne. Besætningen, 5 Mand, roede ind til Allinge, hvor de kom Kl. 2 Nat.

Skt. »Hilde« er bygget 1883 i Faaborg og var paa 118 Netto Reg. Tons. Den hed tidligere »Valdemar Sejre«.

Bjerget Besætning

Den tyske Damper »Kapitän Kross« tilhørende Rederiet Schröder, Hölken & Fischer, Hamburg, har den 24. September under meget vanskelige Forhold reddet Besætningen, 3 Mand, fra dansk Skonnert »Dykker«. Om Redningen har Rederiet meddelt »Nautische Rundschau« følgende:

Lørdag den 24. September opdagede man paa Damperen »Kapitän Kross« paa 55° 6' n. B. 13° 59' ø. L. den danske Skonnert »Dykker« med Nødsignal hejst. Da man var naaet hen i Nærheden af Skonnerten, viste det sig, at den laa med meget stærk Slagside til Styrbord, og at Besætningen havde Redningsveste paa. Skibet var halvfuldt af Vand og kunde synke naar som helst. Første Styrmand, Cain, Matros Sommer og Letmatros Stegmann gik i Baaden for at bjerge den nødste Besætning. Dette lykkedes i Løbet af en Snes Minutter, og kort efter, at alle var kommet om Bord paa Damperen, sank Skonnerten. De reddede Søfolk var Kaptajn Rasmussen, Styrmand Dieckmann og Matros Rothmann. Skonnerten var hjemmehørende i Lynæs og var paa Rejse fra Bornholm til Odense med en Ladning Sten.

C

s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Buenos Aires 15.10. til Villa Constitucion.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Yxpila 16.10.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Helsingør 14.10.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 10.10.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Danzig 16.10. til Odense.
s.s. *Brynhild*, Christensen, ank. West Hartlepool 15.10.
s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Immingham 13.10.

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Rio 13.10. til Kbhvn.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Frederikstad 13.10. til Waterford.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 3.10. til Panama Kanal.
m.s. *Christian*, Simonsen, afg. New York 16.10. til Nyborg.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Montreal 12.10.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Danzig 16.10.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. West Hartlepool 10.10.
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Vest Afrika 4.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Riga 17.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. Oktober 1927.

London	18,16½	Madrid	64,00
New York	373,50	Amsterdam	150,40
Berlin	89,20	Stockholm	100,55
Paris	14,80	Oslo	98,30
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres med Dags Varsel.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Odense 14.10.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Lovisa 12.10.
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Philadelphia 14.10.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Soderhamn 17.10. til Gefle.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Scilly Island 15.10.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Aggerholm, ank. Kbhvn. 17.10.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-
 havn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston-Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Kbhvn. 17.10.
 s.s. *Ebro*, afg. Antwerpen 16.10. til Ceuta.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Leixoes 11.10. til Kbhvn.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Coruna 13.10.
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Garston 16.10.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Lapalnoto 14.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Leith 15.10.
 s.s. *Energt*, Christensen, afg. Uleåborg 14.10. til Grimsby.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Paimboeuf 13.10.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Frederikshavn 11.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Bordeaux 15.10. til Danzig.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester Maria*, Vilsmark, ank. Vest Afrika 11.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Brunshüttel 17.10.
 s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl.
 Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Bangkok 16.10. til Singapore.
 s.s. *Fano*, Michelsen, afg. Riga 15.10.
 s.s. *Feddy*, Matthiasen, ank. Riga 17.10.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Antwerpen 17.10. til Dunkirk.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Plad-
 ser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Port Said 16.10. p. R. t.
 Genoa.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Galveston 14.10. til New Orleans.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Fineidet 15.10.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. London 12.10.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, afg. Halifax 15.10. til New
 York.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Port of Spain 10.10.
 s.s. *Frigga*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 6.10. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, pass. Brunshüttel 16.10. p. R. t.
 Amsterdam.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Galveston 12.10. til Kbhvn.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 24.9.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Uleåborg 13.10. til Boston.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Sunderland 16.10.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 14.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Kbhvn. 14.10. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Swansea 7.10.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norfolk, Va. 14.10.
 s.s. *Hans Tavsén*, afg. Rotterdam 18.10. til Lissabon.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Trångsund 11.10. til Grimsby.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 13.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 15.10.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Manchester 14.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. London 11.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerp 9.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Wasklot 11.10.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Helsingfors 16.10.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ru-
 ten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Port Talbat 8.10. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Holm, ank. South Shields 13.10.
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Singapore 2.10. til Suez.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Hampton Roads 15.10.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Grimsby 13.10.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 2.10. til Antigua.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, afg. Sydney C. B. 10.10.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. La Rochelle 17.10.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kemi 14.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kemi 8.10.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Hamburg 17.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Esbjerg 17.10. til Kbhvn.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Horsens 15.10. til Wales.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Hamburg 16.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus
 Ruten.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Port Talbot 18.10. til Catania.
 s.s. *Koldingshus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-
 Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Martinsen, ank. Philadelphia 9.10.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Calela Coloso 1.10

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Singapore 13.10. til Bangkok.
 s.s. *Lars Kruse*, ank. Grangemouth 6.10.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Malmø 16.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Hull 13.10.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordssta-
 tionerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Danzig 18.10.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 11.10. til Kbhvn.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon. 6.10. til
 Bahia-Blanca.

M

s.s. *M. G. Melchior* Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ru-
 ten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 17.10. til Riga.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Parlo Empedocle 15.10.
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Hirtshals 17.10. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kotka 16.10.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Kbhvn. 15.10. til Leningrad.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Kotka 11.10.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio 26.9. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Hansen, afg. Beaumont 2.10. til Landsend
 f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, Nørresundby 13.10.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Boe Code.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnager Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredereiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: KNUDSEN

s.s. *Minsk*, zum Vohrde, afg. Livorno 17.10. til Neapel.
s.s. *Mæn*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Passages 15.10.
s.s. *N. F. Høfding*, ank. Grangemouth 13.10.
s.s. *Natal*, Madsen, pass. Cape of Good Hope 27.9.
s.s. *Nevada*, Nielsen, ank. Montreal 15.10.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Archangel 13.10.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Luleå 13.10. til Hull.
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 1.10.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Montreal 15.10.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 17.10. til Kbhvn.-

P

s.s. *P. Madsen*, pass. Kbhvn. 18.10.
s.s. *P. N. Damm*, ank. Cardiff 17.10.
m.s. *Panama*, Væring, pass. Dover 17.10. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Parana*, Broner, ank. Charleston 12.10.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 12.10. til Montreal.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Galle 13.10. p. R. t. Suez.
s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Swansea 15.10.
s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Danzig 17.10.
s.s. *Polonia*, Skjoldam, pass. Kbhvn. 12.10. p. R. t. Halifax.
s.s. *Primula*, Bloch, i Dok i Frederikshavn siden 8.10.

R

s.s. *Rhone*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Calais 8.10.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Leningrad 4.10.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, afg. Frederikshavn 17.10. til Antwerpen.
s.s. *Scandia*, Rosbæk, ank. Tyne 15.10.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Bordeaux 17.10. til La Pallice.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 15.10.
m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Newcastle o. T. 15.10.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 15.10. til Aarhus.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Archangel 6.10.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Sund 15.10.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 15.10.
s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. Archangel 4.10.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbhvn. 16.10.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 16.10.

s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Saloum River 10.10.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbhvn. 16.10.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 12.10.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Kbhvn. 17.10.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 27.9. til Kbhvn.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Stettin 16.10.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Tyne 17-18.10. til Barcelona.
s.s. *Svend Pii*, afg. Horsens 15.10.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Archangel 6.10.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sharpness 26.9.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Dunston 5.10.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Hull 28.9.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 13.10. til Manchester.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver B. C. 4.10.
s.s. *Texas*, Bencke, ank. Oslo 17.10.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 14.10. til Vejle.
s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Almeria 17.10. til Malaga.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanal 4.10. p. R. t. Los Angeles.
s.s. *Trondhjem*, Andersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, ank. Antwerpen 15.10.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Hull 14.10.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 13.10.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 15.10. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. New York 10.10.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Rufisque 13.10.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 14.10.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. San Juan 12.10.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. London 15.10. til Methil.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Hankipudas 10.10.
s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, afg. Archangel 16.10.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 16.10.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, ank. Dublin 24.9.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, pass. Holtenau 15.10. p. R. t. Rotterdam.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. New York 12.10.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Cardiff 13.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 17. OKTOBER 1927

Albert, Clausen, afg. Fogo 7.10.
Elisabetha, Raahauge, ank. Cadiz 15.10. efter Kollision.
Elisabeth, Groth, afg. Ballina 15.10.
Emanuel, Hansen, ank. Gøteborg 16.10.
Frem, Jørgensen, ank. Twillingate N. F. 11.10.
Frida, Nielsen, ank. Setubal 13.10.
Fylla, Jørgensen, afg. Lübeck 10.10.
Galathea, Jensen, afg. Hudiksvall 4.10.
Haabet, Madsen, ank. Baybills N. F. 12.10.
Helga, Madsen, afg. Archangel 20.9.

Husavik, Hansen, ank. Dartmouth 10.10.
Merkur, Rasmussen, ank. Lübeck 15.10.
Meta, Hansen, ank. Bridport 11.10.
Nathalia, Groth, pass. Helsingør 14.10.
Norden, Kromann, afg. Trangsund.
Nordstjernen, Kristensen, ank. St. Johns N. F. 6.10.
Nordtrafik, Friis, afg. Oporto 20.9.
San, Pedersen, afg. Halmstad 5.10.
Sine, Christoffersen, afg. Gøteborg 7.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

E. VON MEHREN & CO.GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnehren«SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER**FRITHJOF L. PETERSEN**

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW
90, BROOMIELAWSKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

**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 LØFTE-EVNE

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« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

TELEFON-NR.:

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. »NESEVO«.
Telf. Central 1504.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

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

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havn: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors
Sörnäse · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankkudaa · Kemi · Torneå**HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL**

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KARL BRESEMANNSKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR
STEVEDOR
STETTIN
Telegram Adr. »BREMAKA«**INTERNATIONAL STEVEDORING****ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOFF 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe**DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.**(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference**DANZIG**

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kulekspert.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
REFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
KULESPORTRØRER • DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON E.C.3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mop., 131, Dock Street.....		
Fort Talbot, Exchange Buildings.....		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	} »Lambrose,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street.....	} »Lamberte	
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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BP **BRITISK PRODUKT** BP

Persisk Dieselolie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København. Centr. 5455. Telegr. Adr. United Oil.

BP **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** BP

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770. TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klases

**BUNKERKUL &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klases

**STEVEDORES, BUGSERSEL-
SKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE**

FORSIKRINGSSÆLSKABET NORDISK UNION AKTIESELSKAB

SØ- & BRAND FORSIKRING

Agenter antages.

KJØBENHAVN

GRØNNINGEN 23

Telf. Central 1175 & 1392

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrians anlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

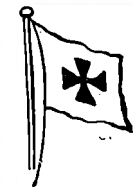
SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON: 5601
ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVN
TELEGR. ADR.:
HOLZANDIA

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikker af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

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. 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

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.421.765

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

Flialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Tøftlund · Tønder · Varde · Viborg

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 44

FREDAG 28. OKTOBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Paa Foranledning af Trafikminister Stensballe afholdtes sidste Fredag i Trafikministeriet et Møde mellem Ministeren og Havneudvalget i Aarhus til Drøftelse af Havnetaksterne. Foruden Aarhus Havneudvalg med Formanden, Borgmester Jacob Jensen i Spidsen, deltog ogsaa Bestyrelsen for Havnesammenslutningen, Borgmesterene Bresemann, O. Jensen og Carl Andersen i Mødet.

Formaalet for Drøftelsen var at naa til en Affattelse af et Forslag om billigere Skibsafgifter for Parts-ladninger. Sammenslutningen mente ikke paa egen Haand at kunne binde alle Havne til et bestemt Forslag, medens Aarhus-Udvalget forventede at kunne acceptere det for Aarhus' Vedkommende. Saafremt en Ordning bliver truffet med Aarhus, synes der at være Mulighed for, at de fleste andre Havne vil gaa med, og denne vigtige Sag er da bragt et godt Skridt videre.

Det blev paa Mødet i Trafikministeriet vedtaget at nedsætte et Udvalg, bestaaende af Departementschef Hoskier og Ingeniør Gebauer, Aarhus, som skal udarbejde et Forslag til en Ændring af Taksterne for Aarhus' Vedkommende.

Dette Forslag skal nu til Behandling i Havnesammenslutningen og i Aarhus Havneudvalg, der skal afgive Svar til Ministeren.

Efter hvad Aarhus Stiftstidende meddelede, er Forslaget nu udarbejdet og lyder saaledes:

Den nugældende Takst 25 Øre for Indgaaende og 25 Øre for Udgaende pr. Registerton bibeholdes og der tilføjes: Skibsladninger fra Amerika, Asien, Australien og Afrika samt Skibe fra Sortehavet betaler, naar de lossere Ladning af ensartet Beskaffenhed eller Ladninger bestaaende af Korn og Foderstoffer eller Kul og Kokes eller af saadanne Varer i Forbindelse med Mel, Træ og Frugter, kun Skibsafgift for Indgaaende med et Tillæg af 20 Øre (disse 20 Øre er dog ikke endelig fastsat) pr. lossen Vægtton. De to Tillæg maa i intet Tilfælde udgøre mere end fuld Skibsafgift for Udgaende.

Ved ensartede Skibsladninger forstaas f. Eks. forskellige Frø til Oliepresning, forskellige Gødnings-Olie og Foderstoffer.

Forslaget dækker ikke ganske Havnens Ønsker. Man havde ønsket yderligere Nedsættelser og agter at arbejde hen til endnu lavere Takster — i Lighed med dem, der gælder for Københavns Havn.

Det maa haabes, at det Initiativ, Aarhus Havn har taget, maa føre til et Resultat, og at den Breche, der derved skydes i Havnesammenslutningens Takster snart maa udvides, saaledes at Provinsens Havnetakster kan komme ned paa et mere rimeligt Niveau til Gavn for Skibsfarten og i det lange Løb sikkert ogsaa for Havnene selv.

Ogsaa i Aalborg arbejdes der energisk paa en Reduktion af Taksterne, idet man paatænker at søge gennemført en Sammenslutning mellem Havnene i Aalborg, Nørresundby og de tre Cementhavne deroppe med Hensyn til Skibsafgifterne, saaledes at et Skib

kun kommer til at betale en Gang for Indgaaende selv om det anløber mere end en af disse Havne.

Borgmesteren i Aalborg har med Hensyn til dette Spørgsmaal til Aalborg Stiftstidende udtalt, at han med det første vilde indkalde de nævnte Havnes Ledere til et Møde og der foreslaa en fuldkommen Sammenslutning med Hensyn til Skibsafgifter. Det er meningsløst, erklærede Borgmesteren, at et Skib, der har Ladning til et Firma sønden- og et nordenfjords, skal betale to Gange for indgaaende. Efter hans Mening skal det betragtes som indgaaet, hvor det lægger til, og betragtes som værende i samme Havn, hvor det end flytter rundt indenfor disse 5 Anlæg, selvom det er en anden Kommune.

Efter hvad der oplyses fra anden Side er der i den af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte Kommission angaaende Spørgsmaalet om Havneafgifterne i Provinsen særlig to Forslag fremme. Det ene gaar ud paa, at der betales en fast Afgift, der fordeles til de benyttede Havne. Det andet, at Skibsafgiften i det hele taget fordeles i Forhold til Varemængden, det vil altsaa sige, at Skibet kun betaler Afgift af den lossede Varemængde.

BETALING FOR HJÆLP I HAVSNØD

Efter hvad der meddeles fra Finland har den finske Søfartsstyrelse givet Ordre til, at dens Dampere ikke længere skal bistaa Skibe i Skærgaarden, naar de har Hjælp behov, medmindre de betaler kontant. Det meddeles f. Eks., at den finske Lodsdampere »Jupiter« nylig traf en grundstødt Galease ved Berghamn og forlangte 300 Fmk. for at yde Hjælp. Den blev slæbt af Grunden og bugseret i Havn. Ved samme Lejlighed passerede Lodsdampere tre andre Skibe, der var løbet paa Grund, men disse lod den blive staaende, da de ikke kunde betale de Beløb, som Lodsdampere krævede for sin Assistance.

Det oplyses, at ifølge et Cirkulære udstedt af Søfartsstyrelsen skal Betaling for det af Lodsvæsenets Dampere udførte Arbejde ske efter en bestemt Takst, men det kan vel næppe være Mening, at den finske Stats Skibe skal overlade Fartøjer, der er i Nød, til sig selv, hvis de ikke kan betale for Hjælpen. Det har altid været Skik, at saadan Bistand ydes gratis, naar det drejer sig om mindre Ting, og saaledes er Hjælpen hidtil almindeligvis ydet saavel af Statsskibe som af den private Skibsfart.

Den finske Søfartsstyrelse har paa en Henvendelse fra et finsk Blad i Anledning af Lodsdampere stillede Krav svaret, at den endnu ikke havde modtaget nogen Rapport om det nævnte Tilfælde, men at det var rigtigt, at der var fastsat en Takst for Bugsering, men denne Afgift var kun beregnet som Betaling for Søfartsstyrelsens Merudgift i Form af større Kulforbrug etc.

SUBVENTION TIL JAPANSKE REDERE

Det japanske Trafikministerium skal have til Hensigt at stille et Beløb af 15 Millioner Pund Sterling til Raadighed for de japanske Redere. Af Fondet

skal der årlig i 10 Aar kunne stilles 1.5 Millioner Pund til Raadighed for Redere som Laan. Halvdele af dette årlige Beløb, £750,000, tænkes anvendt som Skibsbygningslaan, der skal tilbagebetales i Løbet af 10 Aar, medens den anden Halvdel af Beløbet skal anvendes til Styrkelse af Rederiernes Driftskapital.

Regeringen agter at tilvejebringe Pengene til dette Laanefond hos Bankerne og Forsikringsselskaberne, der vil faa henholdsvis 4 og 6 pCt. i Rente af de udlaaente Penge. Da den almindelige Rente imidlertid er 8 pCt., vil Regeringen betale Differencen, henholdsvis 4 og 2 pCt. Der vil altsaa af Statskassen til dette Formaal i Løbet af 10 Aar blive anvendt et Beløb af £2,475,000, hvilket Beløb altsaa ydes i ren Subvention til Rederne.

FRAGTRATETALET FOR SEPTEMBER 1927

Fragtratetallet er for September beregnet til 109.0, hvilket er ca. 2 pCt. højere end Tallet for August.

Opgangen fra den foregaaende Maaned skyldes navnlig den transatlantiske Fart, ihvorvel enkelte Ruter (hjemgaaende fra La Plata) nærmest viser et lavere Maanedsgennemsnit end for August. Blandt Kulfragterne viste nogle Nedgang, men i Totalgennemsnittet for alle de medregnede Kulrater var der en lille Stigning. Trælastfragterne regnet under eet var noget lavere end i August.

Siden det store Omslag i Fragterne fandt Sted i November 1926, ved den engelske Kulstrejkes Ophør, har Fragtratetallet været nedadgaaende eller har i et Par Tilfælde holdt sig omtrent uforandret i to paa hinanden følgende Maaneder. September er den første Maaned med Opgang i Gennemsnittet. — En lignende Opgang som i ovenstaaende Beregning viser »The Economist's Fragt-Index for September.

Nedenstaaende Tabel viser Fragtratetallet for de sidste 13 Maaneder sammenlignet med Gennemsnittet for Januar—Marts 1925:—

Jan.—Marts 1925 gsnrl.	100.0		
Septbr. 1926	129.8	April 1927	117.5
Oktbr. —	159.5	Maj —	112.3
Novbr. —	159.0	Juni —	110.0
Decbr. —	136.1	Juli —	107.2
Januar 1927	126.9	August —	107.0
Februar —	121.5	Septbr. —	109.0
Marts —	117.7		

POLENS KULEKSPORT I SEPTEMBER

Tallene for de fra Polen i September Maaned d. A. eksporterede Kvantum Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var:—

September 1927. I 1000 Tons

Østrig	280
Ungarn	64
Sverige	230
Danmark	120
Czekoslovakiet	12
Danzig	45
Lëtland	31
Jugoslavien	43
Svejts	13
Italien	92
Rumænien	17
Lithauen	10
Memel	4
Finland	35
Frankrig	20
Norge	32
Belgien	13
Andre Lande	1
Bunkerkul	13

1062

Af Eksporten gik 564,000 Tons over Havnen i Danzig, 95,000 over Havnen i Gdynia og 26,000 over Havnen i Tczew.

LOSNING I ROTTERDAM

Fra Hr. Skibsreder *Gether*, Dampskibsselskabet »Orient« har vi modtaget følgende Indlæg om Losseforholdene i Rotterdam:—

I Tilslutning til vort Brev af 20. f. M. vil det sikkert interessere Deres Læsere at erfare, hvad det koster at losse i Rotterdam.

Vi har lige haft en Baad paa 8,720 Tons Dødvægt, 4750 G. R. T. og 3006 N. R. T. i Rotterdam, hvor den lossede en fuld Ladning Hvede i Sække til Elevator.

Losningen tog 5 Døgn eller ca. 1600 Tons pr. Døgn, og Losseudgifterne androg incl. Opskæring, Bundtning af Sække, Kontrol Kr. 11,050.00 og Havneudgifterne Kr. 1,089, eller ialt Kr. 12,139.00.

Dersom der losses igennem Dag og Nat kan det samme Kvantum antagelig losses her i København under gode Vejrforhold, men Udgifterne vil da andrage Kr. 20,155.00 plus Havnepenge incl. Bolværkspenge Kr. 1763 eller ialt Kr. 21.918.

En anden Ting, der fordyrer de danske Havne, er de — i hvert Tilfælde for de store Baade — urimelig høje Mægler-Gebyrer. For en Baad som den ovenfor nævnte betales der i København Kr. 750,— i Mægler-Gebyr eller 25 Øre pr. N. R. T., og hvis den skal losse i 4 Havne i Danmark løber Mægler-Gebyret op til 52 Øre pr. N. R. T.

I de fleste Tilfælde betaler vi for Baade med fulde Ladninger Korn i Udlandet £10. 10. og det højeste vi har været ude for — selv efter den autoriserede Mægler-Tarif i England — er mellem £23 og £25 for een Havn eller Kr. 455.

ET FESTSKRIFT

Radiotelegrafistforeningen af 1917 har i Anledning af, at den nu har bestaaet i 10 Aar, udsendt et smukt og interessant Festskrift. De første Radiotelegrafstationer i danske Handelsskibe blev, fortælles det i Skriftet, oprettet af Det Forenede Dampskibsselskab om Bord i Skandinavien Amerika Linjens Passagerbaade i Aarene 1907—08, og de betjentes i Begyndelsen af Statstelegrafister; senere sluttede Selskabet Kontrakt med Marconi-Selskabet om Leje af Stationer og Betjening ved særlige Radiotelegrafister. De næste Radiotelegrafstationer i Danmark anskaffedes af Det Østasiatiske Kompagni i 1912, da Kompagniet paabegyndte Bygningen af store Motorskibe, men Ø. K. købte selv Stationerne og engagerede Radiotelegrafister til deres Betjening. D. F. D. S. indførte nu Radiostationer ogsaa i de mindre Passagerbaade paa Englands- og Islandsruterne, og andre Rederier fulgte Ø. K.'s Eksempel og købte Stationer.

Da den engelske Lov, hvorved Indførelse af Radiostation paa alle Skibe over 1,600 B. R. T. blev obligatorisk, vedtoges i 1920, nedsatte Dansk Dampskibsrederiforening et Udvalg til at tilrettelægge Sagen, og Resultatet blev Oprettelsen af »Dansk Radio Aktieselskab«, hvis Kapital tegnedes af danske Rederier. Selskabet fik den Opgave at forsyne Skibene med Radiostationer og Betjeningsmandskab, hvilket lykkedes uden større Vanskeligheder, og det paalagdes ligeledes Selskabet at føre Tilsyn med Stationernes Tjeneste, foretage regelmæssige Eftersyn, fungere som Engageringsbureau for Radiotelegrafister og udføre det administrative Arbejde i Forbindelse med Afregning for Radiotelegrammer. Fra Foraaret 1922 har saa godt som alle danske Skibs-Radiotelegrafstationer været underlagt Dansk Radio Aktieselskabs Virksom-

Den 1. August i Aar var 269 danske Skibe forsynet med Radiotelegrafstationer, medens Antallet op til 1918 kun var 20; til dette Tidspunkt var der udstedt 369 Certifikater til Radiotelegrafister, og Antallet af udstedte Certifikater var den 1. August i Aar ikke mindre end 1,147. Telegrafisternes Hyre er nu 175 Kr. pr. Maaned i det første Aar, stigende til 330 Kr. efter 10 Aars Tjeneste.

ELLEVE NYE SKIBE FOR FORBINDELSEN HAMBORG—FINLAND

Bladene i Hamburg meddeler, at den tysk-finske Linie, der bestaar af Firmaerne Ernst Russ og H. M. Gehrckens, og som besøger den regelmæssige Dampskibsforbindelse mellem Hamburg og samtlige finske Havne, har indset Hamburgs stigende Betydning som Udgangspunkt for den finske Import i Aarene 1926 og 1927, og af Hensyn hertil sat elleve nye

Skibe ind paa denne Rute. Linien disponerer saaledes over 41 Dampere og ejer altsaa en Flaade, der er ulige større end de øvrige Liniers, som sejler mellem andre tyske Havne og Finland. De elleve nye Skibe bestaar af: 6 Dampere à 2,500 Tons Lasteevne, 3 Dampere à 2,200 Tons Lasteevne, 2 Dampere à 1,625 Tons Lasteevne.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 25de Oktober 1927.

Der er tidligere i Aar i disse Spalter fremhævet Fordelene ved en Reduktion af den disponible Tramptonnage, eller i hvert Fald, at det forhindres, at denne yderligere forøges, enten ved en Indskrænkning af Nybygningernes Antal eller ved Tilintetgørelse af de mange gamle Baade, eller i det mindste en Majoritet af disse, der oftest kun tjener til at svække og til Tider ganske ødelægger Markedet for den samlede Skibsfart. Forholdenes Udvikling har Gang paa Gang tydeligt vist, at »noget maa der gøres«, men hvad? Hvordan?

Det er indlysende, at af de to nævnte Midler til en Ændring i de bestaaende Forhold maa sidstnævnte langt foretrakkes. Vistnok ingen ønsker at se vore Skibsværfter henligge helt eller delvis øde og forladte, hovedsagelig henvist kun til Reparationsarbejde, hvilket uvægerligt vil blive Følgen af en Indskrænkning af Produktionen. Arbejdsløsheden er saa sandt stor nok endda. Dertil kommer, at en omfattende Ophugning af den ældre og ældste Tonnage ogsaa vil give Beskæftigelse til en stor Del Mennesker. For imidlertid at undgaa en tilsvarende Arbejdsløshed blandt Søens færende Folk, maatte den udrangerede Tonnage selvsagt erstattes, helt eller delvis, hvilket uvægerligt ogsaa vilde blive Tilfældet, omend kun en delvis Erstatning vil kunne gøre sig fordelagtigt gældende for Fragtmarkedet og Skibsfartens Arbejdsvilkaar. Fordelene ved en saadan Fornyelse af Flaaden vil være mange, bl. a. en betydelig forøget Sikkerhed til Søs, og — hvad en idealistisk Reder heller ikke kan undlade at tage i Betragtning — en betydelig forøget Beskæftigelsesgrad i Land, men hvad meget vigtigere er: de ulige Konkurrenceforhold mellem de dyrt erhvervede moderne Baade og de gamle og billigt erhvervede — eller til Ophugningsværdi nedskrevne — Baade, vilde helt eller for en stor Del bortelimineres.

At Spørgsmaalet optager ogsaa Udlandets Redere endog meget stærkt er en kendt Sag, og fremgaar bl. a. af Artikler i Dagspressen i den senere Tid, ligesom Forslag om positive Foranstaltninger i nævnte Retning fremsættes fra flere Sider, sidst fra svenske Rederkredse, — Rederne vil følge Spørgsmaalet med stor Opmærksomhed, men at Vanskelighederne ved at komme til en tilfredsstillende og ikke altfor kostbar Løsning er store og talrige er indlysende.

TRÆLASTMARKEDET

Dette Marked — der nu burde staa i sin fulde Glans — er rent ud sagt ikke Omtale værd. Kun af gammel Vane kommenterer vi det atter nærmere. Stillingen belyses bedst ved at konstatere, at der til United Kingdom, der forøvrigt i Aar har betalt — ogsaa forholdsvis — de bedste Rater, for Tiden ikke opnaas mere og endog ofte mindre, end hvad der blev betalt før Dækslastrestriktionerne traadte i Kraft. I Tillægsgevinst faar Rederne nu ofte en daarlig Ekspedition paa Lasteplassen paa Grund af daarligt Vejr og korte Dage, og paa Lossepladsen af samme Grund samt som Følge af Ophobning af Tonnage og Gods og deraf følgende Mangel paa Kajplads; til Tider ogsaa en forsinket Rejse som Følge af Storm, og dermed

et forøget Kulforbrug. Af Afslutninger anfører vi enkelte:

650 stds. D.B.B. 1 Umeå og 1 Skellefteå/London, 46/-, 850 stds. DBB Sundsvall/London, 43/-, 650 stds. DBB Sundsvall/Garston 65/- (over Hålvdelén bundtede Boards), 650 stds. DBB Trångsund/London, 45/-, 450 stds. DBB Danzig/London 42/- option 700 loads sleepers à 13/-, og konstaterer iøvrigt med en vis Tilfredsstillelse, at dette Marked nu snart synger paa sit sidste Vers for i Aar.

KUL, KOKES etc.

Dette Marked er vedblivende fast, men desværre med et begrænset Antal Ordre, men ogsaa et tilsvarende Udbud af Tonnage. Af Afslutninger anføres:

Tyne Range/Aalborg, 2800 Tons Kul 5/6d., 500 Losning, Tyne Range/Frederikshavn 1200 Tons Kul, 7/-, 400 Losning, Tyne Range/Køge 1450 Tons Kul, 6/9d., 300 Losning, Tyne Range/København 3000 Tons Kul, 5/6d., 800 Tons Losning, Tyne Range/Aarhus, 3000 Tons Kul, 5/6d., 500 Tons Losning, Tyne Range/Nakskov 1700 Tons Kul, 6/4½d., 400 Tons Losning og Noteringerne ligger heromkring eller lidt højere.

MIDDELHAVET etc.

Rederne er aldrig blevet forvænt paa disse Kanter. Enten er det hjemgaaende Marked daarligt (som Regel) og Kulraterne som Følge heraf nogenlunde, eller ogsaa omvendt, hvad er sjældnere, og til Tider er det hele daarligt. Udover det bogstaveligt talt mildere Vejr, der hersker under disse Himmelstrøg, blæser der saa sandt ingen mildere Vinde her for Tiden. En stor Del Dampere blev i den forløbne Uge taget hjemover i Ballast fra det vestlige Middelhav, hvilket Rederne foretrak fremfor at tage Erts til de p. t. opnaaelige Rater. Frugtbe fragterne er ganske vist vedblivende i Markedet, men Behovet er begrænset, og for en stor Del allerede dækket, hvilket — i Forening med det store Tonnageudbud, navnlig af Baade, der før end normalt er søgt bort fra Østersøen — vanskeliggør en Bedring. Om »Juletravlheden« iaar vil gøre sig gældende er endog tvivlsomt. Noteringerne er fra 26/6d. til 22/- for Baade fra 70,000 til 150,000 Cubikfod.

For Salt sluttedes bl. a. 4000 Tons Trapani/3 Havne nordligst Harstad, 13 norske Kroner. Gode Ekspeditioner er opnaaet paa denne Lasteplass.

Saa vel *Sortehavet* som *Donau* var nærmest i Befragternes Favor. Tonnageudbudet var stort, navnlig af græske Baade, men Rederne faste i deres Krav. Kulmarkedet til Middelhavet var ret aktivt, navnlig fra Wales, men Raterne uden nævneværdig Bedring.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal fortsatte i det daarlige Spor fra sidste Uge, dog var Efterspørgslen mod Slutningen en Del bedre, og en Bedring i Raterne følger forhaabentlig snart efter. Til Skandinavien betaltes i enkelte Tilfælde virkelig gode Rater; bl. a. opnaaede 3200 Tons gammel Baad 24 cents til 2 sydsvenske Havne.

Til Antwerpen/Rotterdam betaltes først paa Ugen bl. a.: 14 cents for 6500 og 5500 Tonnere, henholdsvis 20/11 og 5/11 Annullering med 1/- extra for Ham-

LOSNINGEN I HAMBURG

Fra Hr. Direktør *H. Gether*, Dampskibsselskabet »Orient« har vi modtaget nedenstaaende Indlæg med Anmodning om Offentliggørelse:—

I Anledning af de Bemærkninger, som Redaktionen har følt sig foranlediget til at knytte til vore Oplysninger om, hvad det koster at losse Korn i Hamburg og København, ønsker vi at paapege, at Elevator Losning her i København ved Kaj koster Kr. 1,12 pr. Ton, medens som angivet i Hamburg paa Strømmen Kr. 0,84 pr. Ton, og Havneudgifterne i Københavns Havn er jo de samme, enten man losses ved Elevator eller med Winch, nemlig Kr. 0,15 pr. N. R. T. og Kr. 0,16 pr. oplosset Ton i Bolværkspenge, ialt Kr. 1490,00.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Overfald paa Fangstpladserne i Nordsøen

Ved et Søforhør i Esbjerg forleden bekræftedes de i den senere Tid fremkomne Meddelelser om den brutale Optræden, udenlandske Trawlere viser overfor danske Fiskere paa Fangstpladserne i Nordsøen.

I det foreliggende Tilfælde var det Føreren af Esbjerg Kutteren »Johanne«, Frederik Lambertsen, der havde anmeldt en hollandsk Trawler for »Tyveri« af Kutterens Ankergrejer.

Den 14. Oktober henad Aften passerede den paagældende Trawler saa tæt forbi »Johanne«, at Ankergrejerne blev slæbt med af Travleren. Hollænderen kunde ikke være uvidende om Esbjerg-Kutterens Nærværelse, da han hele Dagen havde ligget i Nærheden, og ydermere brugte Fisker Lambertsen sit Taagehorn, da han saa, at der var Fare for, at Hollænderen skulde sejle for nær ind paa ham.

Den hollandske Skipper raabte til Lambertsen, at han skulde lade Ankeret gaa; men det vilde denne ikke risikere, hvorfor han satte Motoren i Gang og holdt sig paa Siden af Hollænderen, indtil Trawleren havde halet sine Grejer ind. Først da maatte han paa Grund af Faren for Kollision lade Ankeret gaa.

Saasnaart dette var sket, forsvandt Hollænderen, idet han nægtede at have faaet Ankergrejerne om Bord og heller ikke vilde opgive sit Navn eller Traålerens Nummer. Ankergrejerne repræsenterede en Værdi af 600 Kr.

De kinesiske Sørovere

Forleden blev atter et Skib, s.s. »Irene«, overfaldet af kinesiske Sørovere og indbragt til Biasbugten.

(Frøgtmarkedet fortsat.)

burg eller det samme som sidst, og denne Rate blev senere opnaaet af 9500 Tonner, 2den Halvdel November. Til Middelhavet sluttedes 7000 Tons Baad til sidst betalte 18 cents for 2den Halvdel af November.

Gulfen kom i Markedet med en Del Lumberordrer til River Plate, og for Svovl betaltes for 7000 Tonner til fransk Middelhavshavn Doll. 4.50 for November Afskibning.

Pacific var Aftager af en betydelig Mængde Tonnage og heldigvis til noget bedre Rater end sidst, da endog 32/- blev rapporteret, medens nu ikke ses sluttet billigere end til 33/-, hvilken Rate endog er betalt for en stor Baad med 31te Januar Annullering.

Kul over fra Europa var og er lige daarligt, og som de engelske Mæglere rapporterer: "the market is flooded with tonnage for Northern Range etc." Alligevel foretrækker de fleste Redere at tage Last paa Kølen (i enkelte Tilfælde endog kun Partlast) fremfor at krydse Atlanten i Ballast paa denne Aars-tid.

SYDAMERIKA

Hjemgaaende bedredes Markedet yderligere, idet der gennemgaaende opnaaedes ca. 6d. mere end sidste Uge, men det var vedvarende November og December Baade, der var mest eftertragtede, men disse er saaledes alligevel ikke mere værd end ca. 21/-. Stor

MINDESMÆRKET FOR KRIGSFORLISTE SØFOLK

Paa Grund af et mindre Uheld under Støbningen af den store Figur til Dansk Dampskibsrederiforenings Mindesmærke paa Langelinie for de krigsforliste Søfolk, vil Indvielsen af Mindesmærket, som var ventet at kunne finde Sted omkring Midten af November, først kunne foretages omkring 1. December.

ITALIENSK LINER SUNKET

I følge telegrafisk Meddelelse fra Buenos Aires, indløbet lige som Bladet gaar i Trykken, er den italienske Passagerdamper »Principessa Mafalda« sunket paa Højden af Bahia. 8—900 Mennesker skal være omkommet. Senere indløbet Telegr. reducerer Tallet til 34.

Af de nu foreliggende Enkeltheder om Overfaldet fremgaar, at Søroverne overmandede Skibsofficererne og plyndrede Passagererne. Da Skibet ankom til Biasbugten med slukkede Lanterner, vakte det en britisk Undervandsbaads Mistanke, idet det ikke adlød en Ordre til at standse. Efter at have affyret nogle løse Varselsskud afskød Undervandsbaaden en Granat, der sprang i »Irene«s Maskinrum, hvorved Maskinen blev ubrugelig, og der udbrød Brand om Bord. Undervandsbaaden reddede de fleste af Damprens Passagerer og Besætning. Af »Irene«s 258 Passagerer har man reddet 234, medens de øvrige savnes.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes den 19. Oktober et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 353, bygget for Regning A/S. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, her, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds Klasse 100. A. I. + og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

325' 0" × 49' 6" × 23' 6",

og Bæreevnen er ca. 5500 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 1600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Irland«.

Baad ses sluttet med ult. Februar Annullering til 23/- fra San Lorenzo til U.K.—Gibraltar—Hamburg Range, og for disse senere Positioner bør en yderligere Bedring med Rimelighed kunne forventes.

Kul fra England sluttedes i rigt Maal, navnlig fra Wales, men Raterne er nærmest gaaet lige saa meget ned som Kornfragten gik op. I hvert Fald andrager den gennemsnitlige Reduktion mod sidste Uges Rater ca. 3d., m. a. O. der betales henholdsvis 12/- og 13/- til Rio og Buenos Aires, hvilket er for lidt. Fra Hamton Roads betaltes for 6000/7000 Tonner Doll. 4.00 og 4.25 til henholdsvis Rio og Santos.

ØSTEN

Australien byder vedblivende ikke paa megen Beskæftigelse, men det er sikkert kun et Tidsspørgsmaal, naar ogsaa her kan regnes med stigende Aktivitet. 7500 Tons Motorskib pr. 1ste Halvdel December accepterede 38/9d. fra Vestlandet til U.K./Cont. option Middelhavet.

Vladivostock var temmelig god Aftager af Tonnage for Bønner, og der betaltes indtil 34/- Continent, Option Skandinavien 35/3d., Januar Lastning. De andre Østens Markeder var »dull«.

TIMECHARTER

Intet bemærkelsesværdigt.

ARBEJDERORGANISATIONERNES ANSVAR FOR OVERLIGGEDAGSPENGE

Østre Landsret har under 15. ds. afsagt Dom, ved hvilken der er paalagt Dansk Arbejdsmandsforbund Ansvar for Tab, paaført et Skib ved en i Fortsættelse af Konflikten i 1925 etableret ulovlig Strejke.

Saafernt denne Dom ikke ændres ved eventuel Appel, vil den, udtaler Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, være af allerstørste Betydning, idet Forholdet hidtil har været det, at Arbejderorganisationerne i mangfoldige Tilfælde er blevet fri for Ansvar, fordi Strejkeklausul i Certepartiet har medført, at Ladningsmodtageren ikke led noget Tab ved Arbejdsstandsningen. Efter den foreliggende Dom vil Skibet i saadanne Tilfælde selv direkte kunne rejse Erstatningskrav mod Arbejderorganisationerne, idet Arbejdsstandsningen ogsaa i Forholdet til Skibet anses som en retsstridig Handling.

Sagen var af Kaptajn Alexander Lepvikmann anlagt mod Dansk Arbejdsmandsforbund, og Omstændighederne var følgende:—

Ved Certeparti af 2. April 1925 befragtede Firmaet Hans R. Lange af Frederikssund Sejlskibet »Julia« hjemmehørende i Estland og tilhørende Rederiet A. Tiedemann & Co., Kasu i Estland til Overførelse af en Ladning Tømmer fra Mäntülüoto i Finland til Frederikssund.

Ifølge Certepartiet bestemtes 7 løbende Arbejdsdage til Udlosningen, medens Ladningsmodtageren, dersom Skibet i Bestemmelseshavnen opholdtes længere, skulde betale 120 Kr. pr. Overliggedag. Dog skulde i Tilfælde af Strejke eller Lockout Ligge- og Overliggedage ikke regnes, saalænge saadan varede.

»Julia« ankom den 2. Juni 1925 til Frederikssund, hvor Losning imidlertid ikke straks kunde finde Sted, idet den da stedfindende almindelige Arbejdskonflikt først afsluttedes den 8. s. M. Losning paabegyndtes dog heller ikke ved Konfliktens Ophor, idet Arbejdsmændenes Fagforening i Frederikssund etablerede Særstrejke overfor Firmaet Hans R. Lange og derefter undlod at foretage Losningen.

Den 24. Juni afsagde Den faste Voldgiftsret en Kendelse, hvori det bl. a. hedder:

»Den 6. Juni enedes Hovedorganisationerne om, at Arbejdet skulde genoptages Mandag den 8. Juni. I det herom oprettede Dokument hedder det at »Uoverensstemmelser, der maatte opstaa i Anledning af Arbejdets Genoptagelse, maa ikke give Anledning til, at Parterne tager sig selv til Rette, men skal straks indberettes til Hovedorganisationerne.«

I Frederikssund har Arbejderne undladt at genoptage Arbejdet hos Firmaerne Hans R. Lange Grunden er at de paagældende Arbejdsgivere ikke har villet imødekomme et af Arbejderne fremsat Krav om at faa fjernet visse Personer, der under Konflikten har arbejdet for de nævnte Firmaer. Det drejer sig hos Firmaet Hans R. Lange om en enkelt Arbejder, der ligeledes angives at være mere betroet

Selv om de Indklagede maatte have Ret i, at der er truffet udtrykkelige Aftaler om, at Personer som de, der her er Tale om, skulde fjernes, maa Retten finde, at det har været uberettiget at undlade at genoptage Arbejdet paa de paagældende Arbejdspladser. Under den angivne Forudsætning vil der vel fra Arbejdsgivernes Side foreligge et Brud paa truffen Aftale, men et saadant Brud maatte fra Arbejdernes Side søges oprettet ad Retsvejen i Stedet for som sket ved Forsøg paa at tage sig selv til

Rette. Retten skal derfor afsige den foreløbige Kendelse, at Arbejdet bør genoptages hos de under Sagen omhandlede Firmaer.«

Samme Dag ophørte Særstrejken og Losningen af »Julia« tilendebragtes den 27. Juni 1925.

Under denne Sag paastaar nu Kaptajn Alexander Lepvikmann som Repræsentant for Rederiet A. Tiedemann & Co. Dansk Arbejdsmandsforbund paa Vegne: Arbejdsmændenes Fagforening i Frederikssund tilpligtet at erstatte ham det Rederiet ved Arbejdsmændenes Undladelse af at losse »Julia« for 16 Dage efter den almindelige Konflikts Ophor forarsagede Tab, hvilket han anslaar til 16 Gang det i Certepartiet pr. Overliggedag stipulerede Beløb eller 1920 Kr. med Renter 5 pCt. pro anno fra Stævningens Dato, den 30. Juni 1927, til Betaling sker.

Sagsøgte har næst at paastaa Afvisning, for saa vidt angaar Dansk Arbejdsmandsforbund, paastaet Arbejdsmændenes Fagforening i Frederikssund frifundet, i hvilken Henseende Sagsøgte har anført, at Fagforeningen ikke har gjort sig skyldig i noget overfor Sagsøgeren retsstridigt Forhold, idet Fagforeningen ingen Overenskomst havde med Sagsøgeren og derfor ingen Pligt til at arbejde for denne, subsidiært har Sagsøgte med Paaberaabelse af, at Skibet kun havde Krav paa Overliggedagspenge, naar Losningen varede udover 7 Dage, og at Skibet ikke efter den 8. Juni blev opholdt i Frederikssund foruden disse 7 Dage endnu 16 Dage, procederet til Frifindelse mod Betaling af et Beløb efter Rettens Skøn.

Foreløbig bemærkes, at Arbejdsmændenes Fagforening i Frederikssund maa opfattes som en Afdeling af Dansk Arbejdsmandsforbund, fra hvilket den ogsaa ifølge det oplyste har modtaget Ordre med Hensyn til Forholdet overfor Sagsøgeren, og at Sagsøgte derfor maa anses som rettelte Sagvolder.

Afvisningspaastanden kan herefter ikke tages til Følge.

Da det maa antages at være in confesso, at Fagforeningens Hensigt med Undladelse af at foretage Losningen ikke var at søge opnaaet bedre Vilkaar for Udførelsen af dette Arbejde hos Sagsøgeren, men at tvinge Firmaet Hans R. Lange til at efterkomme et Krav, som Sagsøgeren var ude af Stand til at foranledige opfyldt, og som ifølge Den faste Voldgiftsrets ovenomtalte Kendelse af 24. Juni 1925 ikke retmæssigt kunde gennemføres ved Strejke, da Fagforeningens Undladelse af at losse ifølge dens Stilling i Frederikssund faktisk var ensbetydende med Forhindring af »Julia«s Losning, da Foreningen herved med Forsæt har tilføjet Sagsøgeren et uforskyldt Tab, samt da Foreningen herefter ved sin Vægning ved at losse har gjort sig skyldig i et retsstridigt Forhold overfor Sagsøgeren, vil Sagsøgte være at dømme til at erstatte Sagsøgeren det ved Forsinkelsen lidte Tab. Dette skønnes at burde ansættes til 100 Kr. for hver Dag, han med Urette er bleven opholdt.

Idet nu Bestemmelsen i Certepartiet om det til Udlosning bestemte Dagantal ikke ses at kunne paaberaabes til Fordel for Fagforeningen, der intet Krav havde paa, at »Julia« forblev 7 Dage i Ankomsthavnen, naar dette ikke nødvendigjordes ved Losningen, og da denne faktisk kun har taget 3 Dage, vil der være at tilkende Sagsøgeren Erstatning for 16 Dages Forsinkelse eller 1600 Kr. med Renter heraf som paastaet. Derhos vil Sagsøgte have at udrede Sagens Omkostninger med 250 Kr.

Thi kendes for Ret:

Sagsøgte, Dansk Arbejdsmandsforbund, bør til Sagsøgeren, Kaptajn Alexander Lepvikmann, betale 1600 Kroner med Renter heraf 5 pCt. pro anno fra 30. Juni 1927, til Betaling sker, og i Sagsomkostninger 250 Kr.

SVENSK DAMPSKIBSLINJE
LENINGRAD—NEW-YORK

Det danske Generalkonsulat i Leningrad har indberettet til Udenrigsministeriet, at saavel i Fjor som i Aar har Skibe fra den svenske Amerikalinije foretaget nogle Rejser fra Leningrad til New-York.

Det meddeles i russiske Blade, at nævnte Dampskibsselskab skal have bestemt sig for Oprettelsen af en fast Amerikarute fra Leningrad. Generalkonsulatet har ikke kunnet faa Bekræftelse herpaa, men er vidende om, at en Repræsentant for Selskabet fornylig har opholdt sig i Leningrad for Forhandling med Regeringsdampskibsselskabet.

UDFØRSLEN AF TRÆ FRA RUSLAND

En dansk Damper har i Leningrad fornylig lastet Træ til Amerika.

Det danske Generalkonsulat udtaler i den Anledning, at en Eksport af Træ fra Sovjetunionen til Amerika næppe kan tænkes at være rentabel, og at det, naar en saadan Eksport alligevel finder Sted, formentlig tyder paa, at Afsætningen af Træ til England begynder at volde Vanskeligheder. Generalkonsulatet anser det ikke for udelukket, at Træeksporten til Amerika vil blive fortsat, idet Spørgsmaalet om en Eksports Rentabilitet ikke altid er afgørende for Eksporten fra Sovjetunionen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25. Oktober 1927.

London	18,17 ¹ / ₂	Madrid.....	64,30
New York	373,50	Amsterdam	150,50
Berlin.....	89,20	Stockholm.....	100,60
Paris.....	14,80	Oslo.....	98,35
Antwerpen.....	52,10*	Helsingfors.....	9,43
Zürich.....	72,10	Prag.....	11,09
Rom.....	20,50	Wien.....	52,80

) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

Bekendtgørelse.

Radiotelegrafi.

Nyt Kursus begynder paa Københavns Navigations-skole i Slutningen af Oktober. Nærmere Oplysninger faas hos Skolens Bestyrer, Ny Toldbodgade 3.

Navigationdirektøren.

POSITIONSLISTE PR. 24. OKTOBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Aalborg, Egholm*, afg. Køge 22.10.
- s.s. *Aalborghus, Eriksen*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus, Jørgensen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- s.s. *Aarø, Christensen*, afg. Haukipudas 23.10. til Antwerpen.
- m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 19.10. til Hongkong.
- s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Tunis 22.10. til Marseille.
- m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Tolnes 20.10. til Haukipudas.
- s.s. *Amalienborg, Sørensen*, ank. New York 17.10.
- m.s. *Annam, Wolff Jørgensen*, ank. Brisbane 24.10.
- s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 10.10.
- m.s. *Arizona, Sonne*, ank. Rotterdam 18.10.
- s.s. *Arkansas, Henriksen*, afg. Las Palmas 21.10. til Golfen.
- m.s. *Asia, Andersen*, afg. Hongkong 19.10. til Singapore.
- s.s. *Askø, Hjorth*, ank. Trångsund 23.10.
- m.s. *Astoria, Beldring*, afg. Vancouver B. C. 11.10.
- s.s. *Astrid, Bjarke*, pass. Lødingen 18.10. p. R. t. London.
- m.s. *Australien, Christensen*, ank. San Francisco 11.10.
- s.s. *Axel, Kanstrup*, ank. Reykjavik 22.10. p. R. t. Ivigtut.

B

- s.s. *Beira, Lund*, afg. London 22.10. til Svendborg.
- s.s. *Bellona, Christensen*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
- s.s. *Benedikt, Nikolajsen*, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
- s.s. *Bergenhus, Meyer*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Birgit, Bang*, pass. Las Palmas 15.10. p. R. t. West Afrika.
- s.s. *Birte, Christensen*, afg. Esbjerg 23.10. til Blyth.
- s.s. *Bjarke, Petersen*, ank. Kbhvn. 25.10.
- s.s. *Bogø, Rasmussen*, pass. Kbhvn. 24.10. p. R. t. Stralsund.
- s.s. *Bolivia, Prah*, ank. Rotterdam 22.10.
- s.s. *Bornholm, Svarre Nielsen*, afg. Holtenau 24.10.
- s.s. *Bothal, Larsen*, afg. Danzig 23.10. til Kbhvn.
- s.s. *Botnia, i Dok i Kbhvn.* siden 14.10.
- s.s. *Bottenhavet, Vaaben Hansen*, laster paa Østkysten af Island.
- s.s. *Brasilien, Brock*, ank. Buenos Aires 23.10.
- s.s. *Brattingsborg, Christensen*, pass. Cape Wrath 24.10.
- s.s. *Bretagne, Hartman*, afg. Helsingør 19.10.
- s.s. *Bretland, Hansen*, ank. Odense 20.10.
- s.s. *Broholm, Mikkelsen*, afg. Odense 23.10. til Blyth.
- s.s. *Brynhild, Christensen*, ank. West Hartlepool 15.10.
- s.s. *Børglum, Nielsen*, afg. Immingham 19.10.

C

- s.s. *C. P. A. Koch, Jønson*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- m.s. *Caroline, Jørgensen*, ank. Waterford 21.10.
- m.s. *California, Petersen*, afg. Bahia 17.10. til Kbhvn.
- s.s. *Charkow, Holst*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
- m.s. *Chile, Mouritzen*, afg. St. Thomas 22.10. til Hamburg.
- m.s. *Christian, Simonsen*, pass. Cap Race 21.10. p. R. t. Nyborg.
- s.s. *Christiansborg, Lund*, pass. Ushant 21.10.
- s.s. *Cimbria, Petersen*, Kbhvn.-Randers Ruten.
- s.s. *Clara, Jørgensen*, afg. Methil 22.10. til Kbhvn.
- s.s. *Cyril, Duhn*, afg. Sekondi 21.10. til Boulogne.

D

- s.s. *Dagmar (D.F.D.S.)*, Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
- s.s. *Dan, Mortensen*, ank. Riga 17.10.
- s.s. *Danefelt, Voss*, ank. Danzig 20.10.
- s.s. *Danevirke, Stage*, afg. Lovisa 21.10. til Portsmouth.
- s.s. *Dania, Kolster*, ank. Baltimore 21.10.
- m.s. *Danmark, Knudsen*, ank. Gøteborg 23.10.
- s.s. *Dansborg, Mathiasen*, ank. Bremerhaven 18.10.
- s.s. *Diana, Nielsen*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
- s.s. *Douro, Falk*, ank. Kbhvn. 23.10.
- m.s. *Dronning Alexandrine, Frandsen*, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.
- s.s. *Dronning Maud, Sandborg*, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

- s.s. *Ebro, Ankersø*, afg. Melilla 24.10. til Oron.
- s.s. *Egholm, Tønnesen*, ank. Kbhvn. 17.10.
- s.s. *Elie, Clausen*, ank. Garston 16.10.
- s.s. *Ellensborg, Jensen*, afg. Haukipudas 23.10.
- s.s. *Elsborg, Palm*, ank. Aalborg 23.10.
- s.s. *Emanuel, Svane*, afg. Coruna 22.10. til Setubal.
- s.s. *Energi, Christensen*, ank. Grimsby 22.10.
- s.s. *Enighed, Lauritsen*, ank. Fowey 22.10.
- s.s. *Erindring, Nielsen*, ank. Danzig 22.10.
- s.s. *Erik B., Lerche*, ank. Hull.
- s.s. *Esbjerg, Jensen*, Aalborg-Hamburg Ruten.
- s.s. *Esther Maria, Velsmark*, afg. West Afrika 19.10.
- s.s. *Estland, Sørensen*, ank. Danzig 21.10.
- s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

- s.s. *Falken, Pedersen*, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Falser.
- m.s. *Falstria, Krarup*, afg. Singapore 20.10. til Suez.

NEW WATERWAY →

THE WAY TO DORDRECHT

OLD WATERWAY →

C. L. OVERSIER,
SHIPBROKER,
STEVEDORE,
&c.

Telegrams:
"OVERSIER, DORDRECHT."

CL. OVERSIER — DORDRECHT and ROTTERDAM
TELEGR. DORDRECHT, OVERSIER, ROTTERDAM, AMSTERDAM

WATERWAY FROM DORDRECHT TO THE SEA
SCALE 1:300000

s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Kbhvn. 1810. p. R. t. Barrow in Furness.
 s.s. *Feddy*, Matthiasen, ank. Køge 23.10.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-Sønderjyske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Genoa 21.10.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 20.10.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Hamborg 22.10.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. London 12.10.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 16.10.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Port of Spain 10.10.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Kbhvn. 21.10.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Amsterdam 18.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Galveston 12.10. til Kbhvn.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Neå York 15.10.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Randers 24.10. til Danzig.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Havre 20.10.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Montreal 22.10.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Norfolk Va. 20.10.
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Rotterdam 19.10. til Lissabon.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Grimsby 19.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 24.10. til Kbhvn.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Saroka 18.10.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Boston 21.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 24.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Ellesmere Port 24.10. til Liverpool.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerpen 9.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Wasklot 21.10. til Zaandam.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Leningrad 23.10.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Montreal 22.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, afg. Antwerpen 24.10. til Dunkirk.
 s.s. *Jan*, Holm, ank. Kbhvn. 22.10.
 m.s. *Java*, Hjernum, pass. Port Said 21.10. p. R. t. Swinemünde.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Antilla 21.10.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 24.10.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Antigua 27.10. til Montreal.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, pass. Sally Island 21.10.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Gibraltar 21.10. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Amsterdam 22.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Kemi 22.10. til Brussels Kanal.
 s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Holtenu 23.10. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Aalborg 24.10. til Aarhus.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Cardiff 21.10.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Antwerpen 21.10.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Sigvards, afg. Helsingborg 24.10. til Newport.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Port Talbot 18.10. til Catania.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Philadelphia 22.10.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Caleta Coloso 18.10. til Falmouth f. O.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Bangkok 16.10.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Kbhvn. 21.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Hull 13.10.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Aalborg 24.10.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 23.10.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Piteå 24.10. til Hull.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon 6.10. til Bahia Blanca.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Block, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Reval 22.10. til Riga.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Port Empedocle 23.10. til Port Said.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Koivusaari 23.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Björkö 22.10. til Dunkirk.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Leningrad 23.10. til W. Hartlepool.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Kotka 19.10. til London.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Madeira 18.10. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Hansen, afg. Beaumont 2.10. til Barrow in Furness.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. N. Sundby 20.10. til Kotka.
 s.s. *Minsk*, tver Vohrde, afg. Palermo 24.10. til Genua.
 s.s. *Møen*, Zvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Setubal 22.10.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Las Palmas 19.10.
 s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. Montreal 20.10. til Kbhvn.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Archangel 20.10.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Hull 21.10.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 22.10. til San Nicolas.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Montreal 15.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 18.10.

P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Hull 22.10.
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Savannah 19.10.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 15.10. til Montreal.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Galle 13.10. p. R. t. Suez.
 s.s. *Phanix*, i Rutefart Esbjerg-Hamborg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Danzig 17.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Swansea 15.10.
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, afg. Halifax 22.10. til New York.
 s.s. *Primula*, Jensen, i Dok i Frederikshavn siden 8.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 17.10.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Leeih 24.10. til Aarhus.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Leningrad 20.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Antwerpen 21.10.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Kbhvn. 21.10.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 23.10. til Hull.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Fredericia 23.10.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Nørresundby 21.10. til Middelsbrough.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Sande 23.10.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Middelfart 24.10. til Odense.

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aeglis» · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Bce.

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
York House, 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton. F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbohm, Grimsby · Carlbohm, Hull · Carlbohm, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

CARDIFF

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

METHIL

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

Telegram-Adresse: »Mactaggarts, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

LISSABON

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsul

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

HAMBURG

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 LØFTE-EVNE

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.: TELEFONNR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amallegade 33, København, K.

ROTTERDAM

INTERNATIONAL STEVEDORING**ALFRED MUNTE**
HAMBURG

STEINHOFF 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

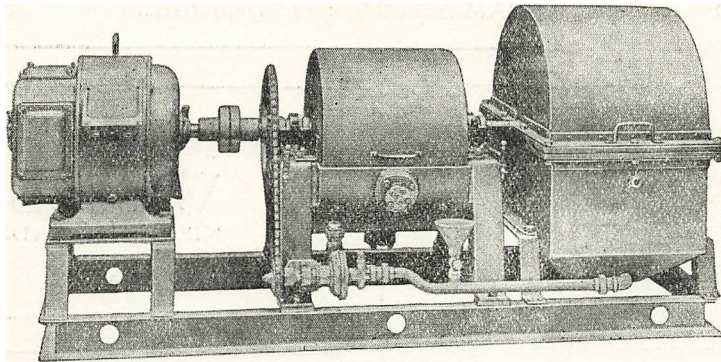
VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

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

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:

Glent & Co., København.

SVERIGE:

Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:

A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Archangel 19.10.
s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Kramfors 22.10. til Rouen.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grimsby 20.10.
s.s. *Skanderborg*, Nielsen, afg. Archangel 20.10.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 21.10.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Danzig 21.10.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Rufisque 22.10.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbhvn. 16.10.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 20.10. til Guayaquil.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 15.10.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 23.10.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 20.10. til Manchester.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Tyne 18.10. til Barcelona.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Lødingen 22.10.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sharpness 19.10.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Kbhvn. 23.10.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 24.10. til Liverpool.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 4.10.
s.s. *Texas*, Bencke, ank. Sarpsborg 22.10.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 22.10. til Danzig.
s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Lissabon 24.10. til Kbhvn.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 19.10.
s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 20.10. til Tanger.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Burntisland 23.10.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 22.10. til Dunkirk.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 23.10. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. New York 10.10.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Saloum 14.10.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 22.10. til Esbjerg.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. San Domingo 23.10.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Vejle 23.10.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Haukipudas 23.10. til Antwerpen.
s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, afg. Harstad 22.10.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Aarhus 24.10. til Danzig.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, afg. Dublin 19.10. til London.

W

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Olsen, ank. Kbhvn. 23.10.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. New York 12.10.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Dungeness 21.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 24. OKTOBER 1927

3/m. Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Porsgrund 21.10.
3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Vestervik 23.10.
3/m. Sk. *Hans*, Christensen, pass. Snekkersten 12.10. p. R. t. Barnstable.
3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Københavns Red 12.10. p. R. t. Barnstable.
Albert, Clausen, afg. Fogo N. F. 7.10.
Elisabetha, Raahauge, ank. Cadiz.
Elisabeth, Groth, afg. Ballina 15.10.
Emanuel, Hansen, ank. Gøteborg 16.10.
Frem, Jørgensen, ank. Twillengate N. F. 11.10.
Frida, Nielsen, afg. Setubal 13.10.
Fylla, Jørgensen, ank. Søderhamn 21.10.
Galathea, Nielsen, ank. Dover 22.10.
Haabet, Madsen, ank. Bay Bulls N. F. 12.10.
Helga, Madsen, afg. Archangel 20.9.
Husavik, Hansen, ank. Totnes.
Merkur, Rasmussen, afg. Lübeck 18.10.
Meta, Hansen, ank. Bridport 11.10.
Nathalia, Groth, pass. Helsingør 14.10.
Nordstjernen, Kristensen, ank. St. Johns N. F. 6.10.
Nordtrafik, Friis, afg. Oporto 26.9.
San, Pedersen, afg. Halmstad 5.10.
Sine, Christoffersen, afg. Gøteborg 7.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
 NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
 NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76·269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER
FORSIKRINGER*Forlang Tilbud.*

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
 Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

STEVEDORETelefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: »Handreche»
537 & 1221

Aalborg

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



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.



TUBORG
 Lagerøl

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

ODENSE STAALSKIBS-VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1889 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN

KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE

INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:

DIESELMOTORSKIBE

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Horsens Søren Andersen, Foreningens Formand.	Stevedoring.
Esbjerg Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus Hassing & Drescher.	Dispatch.
Aarhus Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Assens Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
København Københavns Stevedore-kompagni, Niels Juelsg. 7. (Søren Olsen).	
København Emil Nielsen, Islands Brygge 26.	
Gedser P. Jensen.	Stevedoren.
Holbæk S. J. Sørensen.	Omøe.
Kalundborg L. Omøe.	Spedition.
Nyborg Mammen & Drescher.	Basballe.
Nyborg Henrik Basballe.	Simonsen.
Odense Simonsen & Møller.	Wessberg & Christoffersen.
Randers Wessberg & Christoffersen.	Stevedoring.
Vejle Søren Andersen.	

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

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke **Æ** Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORAARSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N.V.9.

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*
LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bce Code.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE • HAVARI AGENTER • SKIBSHANDLERE • STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredetforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiets Protection Club

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

KARL BRESEMANN

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

STETTIN

TELEGR.-ADR. »BREMAKA«



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Krone.

SØ-TRANSPORTFORSIKRINGER

samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHERKONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	—	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	—	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	—	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	—	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	—	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	—	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	—	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	—	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	—	"Association"
Borgå	Borgå Stuveraktiebolag	—	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	—	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	—	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	—	"Edvbjörklund"
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	—	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	—	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	—	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	—	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	—	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	—	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	—	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.	—	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	—	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	—	"Wilman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	—	"Despatch"
do.	F. Thompson	—	"Thompson"
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	—	"Bygglin"
do.	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	—	"Stevedoringco"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 45

FREDAG 4. NOVEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVNS HAVN

I Havnebestyrelsens Møde sidste Fredag forelagde Havnedirektør Borg Forslag til Budget for Københavns Havnevæsen for 1928. Budgettet balancerer med 4,946,000 Kr., idet Indtægterne er opført med dette Beløb, medens Udgifterne er beregnede til 2,955,000 Kr. Af det resterende Beløb anvendes 304,000 Kr. til Afskrivninger paa Anlæg og Inventar, 250,000 Kr. henlægges til Fonden for ekstraordinære Driftsudgifter, 63,000 Kr. til Pensionsfonden og 1,373,000 Kr. til Reservefonden, som derefter andrager 16,313,000 Kr.

Af Indtægterne andrager Vareafgiften 2,300,000 Kr., og Vareafgiftstaksten kan ikke ventes at ville blive underkastet Ændringer af finansiel Betydning i 1928. I de første Maaneder af 1927 har Indtægten paa denne Konto andraget 1,578,881 Kr. og ventes at ville blive ca. 2,300,000 for hele Aaret, og med dette Beløb er Kontoen ligeledes opført for 1928. Afgiften af Skibe m. m. ventes heller ikke væsentlig ændret i 1928, og Indtægten paa denne Konto er opført med 1,019,000 Kr., hvilket er 61,000 Kr. mere end det paa Budgettet for 1927 opførte Beløb.

Havnedirektør Borg udtalte, at man kunde gaa ud fra, at Regnskabet for 1927 vilde stille sig ca. 400,000 Kr. bedre end beregnet. Importen til Havnen fra Udlandet havde i det første Halvaar af 1927 udgjort 1,700,000 Tons eller 220,000 Tons mere end i samme Periode i Fjor. Importen til Havnen fra Indlandet havde andraget ca. 12,000 Tons mere end i 1926, og Forholdet var det samme for Udførslen saavel til Udlandet som til Indlandet. Omsætningen i det første Halvaar i Aar androg 2,600,000 Tons Varer eller 300,000 Tons mere end i samme Periode i Fjor.

Skibsfarten viste ligeledes Fremgang. I de første tre Kvartaler af dette Aar havde Københavns Havn været besøgt af 14,085 Skibe med en samlet Tonnage af 4,147,000 Netto Register Tons, hvilket er 311 Skibe og 276,000 Tons mere end i samme Periode i Fjor.

Den Fremgang, Trafikken paa Københavns Havn viser, skyldes utvivlsomt den kloge Takstpolitik, Havnen har ført, idet Afgifterne siden Krigens Ophør Gang paa Gang er blevet nedsat, og det var at ønske, at Provinshavnenes Sammenslutning vilde følge i Københavns Fodspor til Gavn for Handel og Skibsfart og sikkert ogsaa for sig selv.

REDNINGSVÆSENETS ADMINISTRATION

I Anledning af nogle i Dagbladene fremkomne Artikler om Redningsvæsenets Administration, der tager Sigte paa at bevare Skagen som Sæde for denne, har vi fundet Anledning til at undersøge Spørgsmaalet lidt nøjere, da flere af de Argumenter, der er fremført herfor synes at være ret meningsløse, idet Artiklernes Indhold var præget af samme Sagkundskab, som den, Kantoren i Skagen lod komme til Orde i Nationaltidende f. A. i en Omtale af Kommissionen af 1925 vedrørende det danske Redningsvæsen. Vi fandt dengang ikke Anledning til at imødegaa Kantorens Udtalelser, idet vi havde det Indtryk, at disse ikke

saa meget angik Spørgsmaalet om Redningsvæsenets Administration, men maatte betragtes som et kraftigt Indlæg for at bevare Administrationens Sæde i Skagen. Naar Spørgsmaalet nu, formentlig fra samme Side, paany bringes frem, turde der være Anledning til at komme ind paa de Grunde, der var bestemmende for Kommissionens enstemmige Indstilling om en Flytning af Administrationens Sæde til et mere centralt beliggende Punkt end Skagen, hvortil den blev flyttet i 1909. I de forudgaaende 57 Aar havde Redningsvæsenet sit Kontorhold i Lemvig. Flytningen til Skagen skete formentlig fordi Kaptajn P. K. Nielsen var hjemmehørende dér og havde en Ejendom, der blev indrettet med Kontor til Redningsvæsenet. Denne Flytning foretoges ikke fordi man mente, at Skagen var bedre egnet end Lemvig til at huse Redningsvæsenet; naar man derfor nu paastaar, at Skagen er det for Administrationen bedst egnede Sted, er dette en Tilsnigelse, der ikke har Bund i de virkelige Forhold. I og for sig er der adskillige Steder, der vilde være egnet til Bopæl for Bestyrelsen, men det afgørende maa være, at Rejser, Inspektion, Tilsyn med Konstruktionen af nye Baade o. l. kan udøves uden Vanskelighed fra det Sted, der vælges. Efter Sammenlutningen af det norrøjske, Bornholms og Møns Redningsvæsen under én Bestyrer, vilde denne ved at blive boende paa den yderste Gren, være fjernet længst muligt fra det Felt, hvor Hovedparten af Virksomheden kommer til at ligge. Bestyrerens og Assistentens hyppige Tjenesterejser vilde blive unødvendigt fordyrede og kræve længere Tid, end der vilde medgaa hertil, naar Kontorerne var indrettet paa et mere centralt beliggende Sted. At dette har været Kommissionens Anskuelse fremgaar af, at den har foreslaaet, at Kontorerne, naar Administrationen kom til at ligge i én Haand, blev flyttet enten til Aarhus, Aalborg eller København. Af Hensyn til de gode Kommunikationsforhold og det hyppige Tilsyn, der kræves ved Anskaffelsen af nyt Materiel, vilde København maaske dog være at foretrække, da der uden Tvivl paa Orlogsværftet uden større Udgift vilde kunne indrettes passende Kontorer for Bestyreren, der derved vilde være i Stand til at følge Bygningen af nye Redningsbaade paa nært Hold.

Det vil af foranstaaende fremgaa, at der ikke er én eneste reel Grund til vedblivende at lade Administrationen ligge i Skagen, hvorimod saglige Grunde taler stærkt for at flytte den enten til Aarhus eller København, der hver for sig maa anses som Kommunikationscentre for saavel det østlige som det vestlige af Redningsvæsenets Distrikter.

RUSLANDS HANDELSBALANCE

I følge den angaaende Ruslands Udenrigshandel offentliggjorte Statistik androg Værdien af Ruslands Udførsel i 1926 £58,500,000 og af Indførslen £67,000,000. Der var saaledes et Underskud paa Handelsbalancen af £8,500,000. I andre Lande vilde et saadant Underskud være udlignet ved de usynlige Indtægter, men disse er for Ruslands Vedkommende uden

nogen Betydning. Russiske Skibe besøger meget lidt af Verdens Transportforretning, og Ruslands Pengeanbringelser i Udlandet er lig Nul, da Kapital-Anbringelser i Udlandet strider mod Sovjets Principper. Det driver heller ingen Bank-, Mægler- eller Forsikringsvirksomhed for udenlandske Forretningsmænd, og de politiske Forhold i Rusland er af en saadan Art, at Turistlivet indenfor Landets Grænser ikke opmuntres. Underskudet er saaledes reelt og er et yderligere Vidnesbyrd om Umuligheden af, at Kommunisme kan føre til Velstand.

NY TYPE TANKBAADE

En norsk Skibskonsulent, Reginald Poulsen, har, efter hvad der meddeles *N. H. & S. T.*, konstrueret en ny Type Tankbaade, hvorved de Vanskeligheder, der er forbundne med Transport af tung Olie, er helt borteliminerede, og hvor Last af tung Olie kan blive jævnt fordelt, tilligemed, at denne nye Type bliver meget stærkere bygget end de nu ret almindelige Tankskibstyper, hvor der er to Langskibsskoddere. Ved denne nye Tankbaadtype skulde man helt undgå løse Nøgler, foraarsaget ved Doksætning, Buler i Dækket og Sprækker i Bundpladerne. Tankbaade af denne Type — kaldt efter Konstruktøren for Paulsen's Trunk Type — bygges nu i England.

Skibet er konstrueret med to Dæk og har en Ekspansionsstrunk, som gaar fra andet Dæk op igennem Hoveddækket og fortsætter til en hensigtsmæssig Højde over dette. Mellem andet Dæk og Hoveddækket er anordnet Sommertanke, og Hovedtankene er afdelt med et Centerskod. Ved at Trunken fortsætter gennem Hoveddækket, bevirker dette, at Skibet faar ca. 40 pct. større Ekspansions Kubic.

Med Hensyn til de forskellige Oljelaster, vil ved Lastning af let Benzin Trunken og Sommertankene være fyldte til ca. 6" under Ekspansionsstrunkenes Dæk, og med Hensyn til tung Olie vil alle Hovedtanke blive fyldt, og Olien vil da staa 6 à 7 Fod op i Ekspansions-trunken.

VINTERSEJLADSEN PAA FINLAND

Den finske Søfartsstyrelse har udstedt følgende Cirkulære angaaende Vintersejladsen paa Finland:

Da Erfaringen viser, at ikke tilnærmelsesvis alle Handelsskibe, der for Rejser til Østersøen og dens Bugter er klassificerede i højeste Klasse i en af Søfartsstyrelsen godkendt Klassificeringsanstalt, er tilstrækkelig stærke til med Isbryderhjælp at kunne anløbe med Sikkerhed finsk Vinterhavn, og da man har iagttaget, at Skibe af den Grund har ændret deres Destination til f. Eks. Reval eller en anden Havn udenfor Finland og har losset deres Last dér og derigen-nem har foraarsaget finske Importører store Tab, optog Søfartsstyrelsen den 30. December 1926 (Cirkulære No. 63) paany til Undersøgelse de Mindstekrav, som de forskellige Klassificeringsselskaber opstiller som Betingelse for Optagelse i højeste Klasse for Østersøfart og justerede paa dette Grundlag den tidligere fattede Beslutning om særlige Klassificeringsanstalters Godkendelse i den Betydning, som tilsigtes i Forordningen af 17. April 1924 angaaende Handels-skibs-Bestemmelserne i § 9.

Skønt disse Bestemmelser i visse Henseender har maattet rettes, har Søfartsstyrelsen nu, idet den ophæver Cirkulære No. 63, besluttet kun at godkende til Anvendelse i Vintersøfart Skibe, der har følgende Klassifikationsmærker:

Lloyd's Register of Shipping:

100 A. I. til hvilket tillades som Tillæg Ordene »with freeboard» eller »Strengthened for navigation in ice».

EN BOG OM FYRVÆSENET

Ingeniør *Einar Blytman* og Fuldmægtig *R. Fjeldborg* i Fyrdirektoratet har i disse Dage under Titlen »Det kongelige danske Fyrvæsen 1560—1927» udsendt et Værk, hvori de giver en samlet Fremstilling af det danske Fyrvæsen, en historisk Oversigt over dets Udvikling fra 1560, da Kong Frederik II lod oprette Fyr paa Skagen, Anholt og Kullen, til de moderne elektriske Fyr og Fyrskibe med Membransirener, Undervandssendere og Radiopejlstationer. Det var et brydsomt Arbejde at passe disse første Fyr, til hvilke der anvendtes Brænde, medens man iøvrigt ikke ved noget om, hvorledes Fyrpanderne var op-hængt. I Aarene 1626—27 opstilledes paa Skagen et af Fyringsforvalter Jens Petersen Grove indført Vippefyr, hvilket var Indledningen til en fuldkommen Reform af Fyrvæsenet, der hermed havde naaet den Konstruktion, hvormed man i mere end 100 Aar kunde tilfredsstille de Krav, der stilledes til Fyrbelysningen, idet man ogsaa var gaaet over til at bruge Kul i Stedet for Brænde.

Omkring Aaret 1800 overdækkedes de aabne Kul-fyr paa Foranledning af daværende Kommandør Poul de Løwenørn, og det næste Trin i Udviklingen blev Indførelsen af Spejlfyrene, der ligeledes skyldtes Løwenørn. Da Fyrvæsenet efter den slesvigske Tre-aarskrig blev underlagt Marineministeriet, indførtes af Fyringeniør C. F. Grove Linsefyrene. Senere, i Firserne af sidste Aarhundrede, kom Ingeniør J. S. Fleischer med de første Lystønder og derefter Fyrdirektør H. V. Ravn med Glødenætsbrændere, Blaugasfyr og Elektrificering af Fyr og Fyrskibe.

Beskrivelsen af den Udvikling, der har fundet Sted gennem Tiderne, er meget interessant og giver fuld og anskuelig Besked om, hvorledes Fyrene var og er indrettede, og hvorledes de virker, om Taagesignaler og alt, hvad der iøvrigt hører under Fyrtjenesten. Værket er rigt illustreret og meget smukt udstyret, og den kan paa det bedste anbefales alle, der er knyttede til Søen. Den er imidlertid ikke til Salg i Boghandelen, men faas ved Henvendelse i Fyrdirektoratet, Amalie-gade 13, København og koster 10 Kr.

Det Norske Veritas:

I. A. I. til hvilket tillades som Tillæg kun Ordene »Is« eller »with freeboard«.

British Corporation:

B. S.* til hvilket tillades som Tillæg kun Ordene »with freeboard«.

American Bureau of Shipping:

A. I. til hvilket tillades enten Betegnelsen E (om-givet af en Cirkel) eller Ordene »with freeboard«.

Germanischer Lloyd:

100. A. 4 til hvilket tillades som Tillæg enten »mit Freibord«, (E), (E+) eller K (E) respektive K (E+), men ikke K uden Tillæg af (E) eller (E+), hvor E og E+ betyder Isforstærkning.

Bureau Veritas:

I 3/3, til hvilket tillades som Tillæg Bogstaverne P. R., der betyder Isforstærkning, eller Bogstaverne A eller L eller G sammen med P. R., men ikke G uden Tillæg af P. R.

Da en Del Skibe, som ikke opfylder de Bestemmelser, der kræves for at opnaa de ovennævnte Klassifikationsmærker, dog maa anses for at være tilstrækkelig stærke til at anvendes i Vinterskibsfarten, er Søfartsstyrelsen villig til efter Anmodning af Rederne at optage til Undersøgelse, hvorvidt i enkelte Tilfælde Skibe, der staa i en lavere Klasse eller er uden Klasse, kan godkendes til Vinterskibsfart.

FORHØJELSE AF KULPRISERNE I POLÉN

Polens Kulindustri stod i September Maaned i den store Diskussions Tegn, der førtes om de to Problemer: Lønforhøjelse og Kulprisforhøjelse. Spørgsmaalet om Lønforhøjelse kom tilsidst for en Voldgiftskommission, der tilkendte Minearbejderne en Stigning i Lønnen paa 8 pCt. fra 16. September d. A., og denne Afgørelse fik senere gennem en Regeringsbeslutning Retskraft. Da Voldgiftsinstitutionen imidlertid kun bestaar i polsk Øvre-Schlesien, erklærede de Kulindustrielle i Dabroåa- og Krakow-Bækkenerne, at de ikke vilde akceptere Voldgiftskendelsen og gjorde Lønforhøjelsen afhængig af en indenlandsk Prisforhøjelse. Herimod protesterede »Central-Bjergarbejderforbundet« i Krakow med stor Kraft og forbereder Strejke for det Tilfælde, at Lønnen ikke forhøjes i Dabrowa- og Krakow-Områderne.

Spørgsmaalet om Lønforhøjelse og Prisforhøjelse i Kulindustrien er ikke saa stærkt sammenknyttet, at Løsningen af det ene Problem automatisk maa føre Løsningen af det andet med sig. Under den engelske Kulstrejke blev Lønningerne to Gange (den 1. September og den 1. December) forhøjet med 8 pCt., uden at Kulpriserne (der er stadig her Tale om Indlandspriserne) af den Grund blev forhøjet. Den Gang var det den enorme Eksport, der bidrog til de gunstige Priser og muliggjorde en Forhøjelse af Lønningerne uden at forhøje Kulpriserne paa det indenlandske Marked. Siden da er imidlertid Eksportpriserne nedadgaende, og umiddelbart før Afsluttelsen af den engelske Strejke blev polske Kul fob Danzig endnu betalt med 16 sh. pr. Ton, medens de i Juli Maaned d. A. kun betales med 13 sh. Transporter til Sverrig betales nu med 17.6 sh. pr. Ton cif Stockholm, men da Søfragten fra Danzig til nævnte By andrager 7.8 sh. pr. Ton, bliver der kun 9.10 sh. i Udbytte. Af hele Eksporten gaar tre Fjerdedele til Lande, der giver ringe Fortjeneste (i August Maaned 606,000 Tons af en samlet Eksport paa 878,000 Tons). Resten af Eksporten (i August 271,000 Tons) giver god Fortjeneste, og den opnaaede Pris kan anslaaes til 34,60 Zlotych (ca. 20 Schw. Francs). Det drejer sig i første Række her om Landene Østrig, Ungarn og Czekoslovakiet.

Uoverensstemmelse med Czekoslovakiet

Sidstnævnte Land har i sin Handelstraktat med Polen bevilget Indførsel af 60,000 Tons polske Kul. Dette Kontingent er dog aldrig blevet helt aftaget, og i indeværende Aar kom det til en Konflikt mellem Landene, hvorefter Polen ophørte med sin Kuleksport til Czekoslovakiet. Grunden hertil var, at Regeringen i Prag lidt efter lidt overgav samtlige Indførselstilladelser for Kontingentet til et enkelt Monopolfirma, Selskabet for Engros-Indførsel af Kul. Heri ser den polske Kulindustri et Brud paa Handelstraktaten mellem de to Lande, og da Protester ikke nyttede, besluttede man at indstille Eksporten til Czekoslovakiet. Dette Skridt er naturligvis forbundet med visse Tab, der i Betragtning af den almindelige Eksportudvikling bliver dobbelt følelige, men man fandt det dog klogest at gennemføre Blokaden overfor Czekoslovakiet, da man

frygtede, at det czechoslovakiske Monopolfirma skulde mædere Prisdiktatur og sænke Priserne. Imidlertid dækker Czekoslovakiet sit Forbrug i Tyskland, navnlig i tysk Øvre-Schlesien, hvis Kuleksport derved er steget betydeligt.

Stigende Produktionspriser

Den tydelige Nedgang i Eksportfortjenesten ved en stor Del af Kuludførslen understreges yderligere ved Stigning i Produktionsomkostningerne, navnlig Arbejdslønnen og Materialepriserne. I 1926 beregnede man Produktionsomkostningerne til 17 à 18 Zlotych pr. Ton, medens de nu maa ansættes til 22 à 23 Zlotych. Da Produktionsomkostningerne i visse Tilfælde maa siges at berettigge en Prisforhøjelse, har Regeringen i September nedsat en Kommission bestaaende af tre Repræsentanter for de tre interesserede Ministerier (Handelsministeriet, Trafikministeriet samt en Repræsentant for Ministerpræsidiets), der paa Stedet har undersøgt Produktionsomkostnings-Spørgsmaalet. Kommissionen har aflagt Besøg i en Grube med høje Produktionsomkostninger, i en Grube med gennemsnitlige og i en Grube med lave Omkostninger, og Resultatet af dens Undersøgelser var, at man maa anse Fordringen om en Forhøjelse af Indlandsprisen som fuldtud berettiget. Efter al Sandsynlighed vil der derfor meget snart følge en saadan paa 10 pCt., selvom der heri ligger en Fare for, at Priserne i andre Produktionsgrene ogsaa vil blive forlangt forhøjet. Den polske Regerings Bestræbelser gaar i hvert Fald i Retning af at forhindre enhver Prisforhøjelse paa Nødvendighedsartikler. Man har beregnet, at Kullenes Andel i Produktionsomkostningerne ved Tilvirkning af f. Eks. Levnedsmidler, Beklædningsgenstande o. l. kun andrager 3 pCt. Dog maa det tages i Betragtning, at en Række andre Produktionsgrene som f. Eks. Maskinfabriker, Jernstøberier, Cement- og Glasfabriker, Teglværker, kemiske Fabriker o. a. forbruger en højere Procentsats Kul.

Forøget Produktion

Den talmæssige Udvikling af den polske Kulindustri er stadig gunstig. August Maaned satte med en samlet Produktion paa 3,204,000 Tons en Rekord, der slog alle de tidligere Maaneder i indeværende Aar saavel som Maanedsgennemsnittet i baade 1925 og 1926. Af den nævnte Maanedes Produktion faldt 2,377,000 Tons paa Schlesien (med »Teszen« og »Silesia«), d. v. s. 74 pCt., 636,000 Tons paa Dabrowa-Bækkenet (19.8 pCt.) og 191,000 Tons paa de galiziske Miner (5.9 pCt.). Eksporten fra Schlesien androg 892,000 Tons eller 37,5 pCt. af den samlede Produktion, hvoraf vil fremgaa, hvilken Rolle Eksporten spiller for den polske Kulindustri. Til Sammenligning skal anføres Produktionstillene for tysk Øvre-Schlesien. Disse androg i August 1,736,000 Tons med en Eksport af 130,000, hvoraf 121,000 Tons gik til Czekoslovakiet som Erstatning for polske Kul. Gennemsnitsproduktionen pr. Dag androg i samme Maaned 64,300 Tons i den tyske Del af Øvre-Schlesien mod 89,900 Tons i den polske Del.

SVENDBORG NAVIGATIONSSKOLE

Svendborg Navigationsskole har i disse Dage bestaaet i 75 Aar og har i dette Tidsrum uddannet over 3,000 Sømand. Skolen begyndte den 1. November 1852 med Marineløjtnant A. O. Tuxen som Forstander. Faa Aar senere overtog han selv Skolen og beholdt den til 1878, da Kommunen overtog Bygningen paa Færgevej for at sikre Navigationsskolen for Byen. I 1922 gik den over til Staten sammen med Navigationsundervisningen i hele Landet.

A. O. Tuxen var Skolens Forstander i 50 Aar, og den er hans Værk. Han døde i 1909, næsten 80 Aar gammel. Hans Søn, Aage V. Tuxen, blev knyttet som Lærer til Skolen 1. Januar 1891, og ved dens 50 Aars Jubilæum afløste han Faderen som Forstander. Han har saaledes 25 Aars Jubilæum i denne Egenskab samtidig med Skolens 75 Aars Jubilæum. Under hans Ledelse har Skolen været i stadig Fremgang, og den var ubestridt den største udenfor København, da den nye Navigationslov traadte i Kraft. Forstander Tuxen har været en Mand med Initiativ, hvilket paa forskellig Maade er kommet Navigations-skolen til Gode. Og han er ubestridt Foregangsmanden paa Radioundervisningens Omraade her i Landet.

Mange Søfolk, tidligere og nuværende, føler sikkert Taknemlighed mod den gamle Skole og tænker paa deres Tid der med Glæde.

Det kommunale Udvalg for Skolen havde Tirsdag

Formiddag indbudt Tuxens Slægt, Skolens Lærere og de ca. 70 Elever til en højtidelig Sammenkomst. Udvalgets Formand, Redaktør P. Andersen, gav et Tilbageblik over Skolens Historie og dens Betydning for Byen og Søfarten. Som et Minde om dens første Forstander i 50 Aar, A. O. Tuxen, havde Byraadet besluttet i Skolens Facade at lade indsætte en Mindesten, som Folketingsmanden afslørede.

Forstander Aage V. Tuxen tolkede paa Slægtens, Skolens og egne Vegne sin Tak til Byraadet og Staten.

Navigationsdirektør Neergaard bragte Skolen sin Lykønskning og udtalte sig meget anerkendende om dens tidligere og nuværende Leder. Han mindedes foruden gamle Tuxen de mangeaarige Lærere Eisenreich og Arnvig. Translatør Rasmussen overrakte fra Lærere og Elever en prægtig Sølvskaal med røde Roser. Navigationslærer Juul, København, bragte en Hilsen fra tidligere Elever, Radiolærer Christensen fremhævede, at Tuxen havde begyndt den første Radioskole i Norden. Sluttelig gik hele Selskabet til Kirkegaarden, hvor der henlagdes en Krans paa gamle Tuxens Grav, og hvor Translatør Rasmussen holdt en smuk Mindetale. Fra mange Institutioner og Private vældede Blomster ind til Jubilarerne og en Mængde Telegrammer indløb, bl. a. fra Handelsminister Slesbager, Kontorchef Krogh, Admiral Carstensen, Skibsreder A. P. Møller og mange flere.

HAVNEUSANSER I LENINGRADS HANDELSHAVN

ENDELIGT VEDTAGET SEPTEMBER 1927

Nedenstaaende Bestemmelser finder Anvendelse i Tilfælde af at et Certeparti overhovedet ikke foreligger, eller i Mangel af tilsvarende Anvisninger i Certepartiet eller i Konnossement.

Ankomst

1) Som Skibsfartens Aabningsdag regnes den Dag, som af Leningrads Havnebestyrelse officielt bliver bekendtgjort som saadan.

2) Ethvert Skib er for Indtagelse af Last forpligtiget til at fortøje ved det af Afskiberen anviste Sted, saafremt Skibets Dybtgaaende tillader det.

Det tilkommer Afskiberen at fremskaffe den nødvendige Tilladelse fra Told- og Havnemyndighederne.

I Tilfælde af flere Afskibere fortøjer Skibet først efter Anvisning af den største Afskiber. Enhver yderligere Forhaling af Skibet fra den først anviste Lastestedsplads kan kun ske med Skibsførerens Samtykke og for Afskiberens Regning.

3) Skibe i udenlandsk Fart, som ankommer med Last, er foruligtet til at lægge an ved den Losseplads eller en foreløbig Ankerplads, som Toldvæsnet anviser.

Enhver Forhaling fra den først anviste Losseplads til andre Pladser sker for Modtagerens Regning.

4) Ved Stykgodsladninger er Skibsføreren forpligtet til personlig eller gennem sin Agent at give Modtager eller Afskiber Meddelelse (Notice) pr. Brev eller Telefonogram, om at Skibet er rede til at losse eller laste.

For Trælasts Vedkommende kræves Notice givet mindst 6 Dage før Skibet er klar til Lastning.

5) Ved Ankomst af Ladning »til Ordre« er Skibsføreren ikke forpligtet til at give Notice.

6) Notice skal afgives i den for Regeringsinstitutioner officielt fastsatte Kontortid.

7) Notice regnes kun at være rigtig afgivet i Tilfælde af, at Damperen faktisk var rede til at modtage vordkommende Ladning paa det Tidspunkt, da Notice blev givet.

8) Liggedage regnes fra den følgende Morgen efter Afgivelse af Notice.

Certepartiets Udtryk

9) De Udtryk, som benyttes i Certepartier, skal forstaaes paa følgende Maade:

circa den og den Dato About (the date)	5 Dages Afgivelse til beg- ge Sider.
circa Begyndelsen af Ma- neden About the beginning of (month)	fra 1ste—10de.
circa Midten af Maaneden About the middle of (month)	fra 11te—20de.
circa Slutningen af Maaneden About the end of (month)	fra 21de— Slutningen af Maaneden.
Midten af Maaneden Middle of (month)	d. 15de.
Slutningen af Maaneden End of (month)	den sidste Dag i Maane- den.
i Slutningen af Maaneden el- ler i Begyndelsen af den følgende Maaned End of (month) or beginning of (month)	de 5 sidste Dage i inde- værende Maaned og de 5 første Dage af den paafølgende Maaned.
i den første Halvdel af Ma- neden First half of (month)	fra 1ste—15de.
i den anden Halvdel af Ma- neden Second half of (month)	fra 16de—Slutningen af Maaneden.
Ved Navigationens Aabning First open water	at Lastningen kunde være færdig i Løbet af 4 Uger efter Navigationens offi- cielle Aabning.
Lastning (running days)	at Damperen skal lastes i Løbet af den fastsatte Tid uden Undtagelse af Helligdage og Dage med daarligt Vejr.
Lastning (ruuning weather days)	at Damperen skal lastes uden Afbrydelse, med Undtagelse af Dage med daarligt Vejr.
II-Lastning (prompt loading)	at Damperen skal være klar til at laste i Løbet af 5 Dage.

Laste- og Losseydedygtighed

10) Almindelige Normer for Lastning og Losning pr. Døgn i Leningrads Handelshavn regnes at være:

	Tons pr. Luge og Døgn
a. for Korn og Varer i Sække	112.5
for Korn fra Elevator og Magasiner med me- kanisk Betjening	150
b. for Varer i Sække ved Betjening af Kraner	150
c. for Smør	100
d. for Oliekager	75
e. for Stykgods	75

	Std. per Luge
f. for Deals og Battens i Sommertiden	25
for Deals og Battens om Efteraaret fra 1. Okt.	20
g. for Boards i Sommertiden	20
for Boards om Efteraaret fra 1. Oktober	16

engl. Kubikfavne per Luge og Døgn

h. for Props og Pulpwood i Sommertiden	30
for Props og Pulpwood om Efteraaret fra 1. Oktober	25

Load per Luge og Døgn

i. for Bjælker i Sommertiden	50
Load = 2500 eng. kbf. per Luge og Døgn for Bjælker om Efteraaret fra 1. Oktober..	40
Load = 2000 eng. kbf. per Luge og Døgn	
j. for Kul i Sommertiden	100
for Koks	60
for Kul om Efteraaret fra 1. Oktober	75
for Koks om Efteraaret fra 1. Oktober	50

Ovennævnte Normer er fastsat for normale Dage med Vejr, der gør det muligt at arbejde.

11) Normerne gælder ikke for Stykgods Ladninger, hvor Vægten overstiger 1½ Tons pr. Kollo.

12) De gældende Normer for Lastning og Losning pr. Luge beregnes i Gennemsnit, d. v. s. efter Antallet af Luger, som benyttes til Lastning og Losning (f. Eks. for en Damper med 3 Luger svarer Normen for 1 Døgn til 337.5 Tons Korn).

13) Søn- og Helligdage tages ikke med i Beregningen for Tiden for Lastning og Losning.

14) Fridage (Helligdage) regnes de Dage, som er fastsat som saadanne af Regeringen eller de stedlige Myndigheder.

15) Dage med daarligt Vejr, som forhindrer Lastning eller Losning af en given Slags Ladning regnes ikke som Arbejdsdage med Hensyn til vedkommende Ladning, hvis saadant Laste- eller Lossearbejde ikke udføres paa Størsteparten af Skibene i Havnen.

16) Antallet af Liggedage fastsættes til 10.

17) Liggedagspenge for Skibe, som er fragtede med Træl-
last, beregnes med 6d. pr. Std. efter Skibets Rumindhold.

Modtagelse og Stuvning af Last

18) Afskiberen er forpligtet til at levere Lasten til Skibs-
siden. Det øvrige Arbejde — Indlastning i Rummet og
Stuvning — foregaar for Skibets Regning.

Ved Losning modtager Varemottageren Godset ved
Skibssiden fra Skibsspillet. Losningsarbejdet fra Rummet
til Skibssiden foregaar for Skibets Regning.

Ved Lastning af Træl- og Skibssiden ophører Afskiberens Ansvar fra
det Øjeblik, hvor Lægterne har lagt til Skibssiden og Skibs-
føreren har udstedt en uforbeholden Kvittering.

19) De til Garnering nødvendige Maatter anskaffes af
Afskiberen, men Skibet er forpligtet til at aflevere sam-
me paa Lossestedet.

20) Fastsureringen af Dækslast foregaar for Skibets Reg-
ning og Risiko. I Tilfælde af at Fastsureringen i Følge
Overenskomst mellem Skibet og Afskiberen foregaar paa
sidstnævntes Bekostning, har Afskiberen dog intet Ansvar
for det udførte Arbejde.

21) De forskellige Træl- og Skibspartier afmærkes med Farve
eller paa anden iøjnefaldende Maade for Skibets Regning
og med dets Materialer.

22) Hvis Skibet er fragtet for en »Lumpsum« (en rouche)
eller for Rejse, er Skibsføreren forpligtet til efter at have
fjernet alle bevægelige Skodder at stille alle Rum, der
tjener som Lastrum samt Dæk til Afskiberens Disposition.

Hvis Skibet skal laste »fuld Last«, er Skibsføreren for-
pligtet til at stille alle Skibsrum, der tjener til Modtagelse
af Last, med Undtagelse af Overdækket, til Afskiberens
Disposition, og Afskiberen har Forret til at benytte Over-
dækket i Tilfælde af at Skibsføreren gaar ind paa at af-
give dette eller en Del deraf til Last.

(Fortsættes Side 632)

KOKSLASTNING I EAST GREENWICH

Elendig Ekspedition

De højest utilfredsstillende Ekspeditionsforhold, som fra Tid til anden gør sig gældende ved Kokslastning fra de store Gasværker, beliggende ved The Thames, har været omtalt ved tidligere Lejligheder, og nu er det igen galt fat, særlig i East Greenwich.

Nordisk Skibsrederforening har saaledes modtaget Melding om, at en norsk 2400 Tonner ankom til London den 8. Oktober med en Ladning, som var udloset den 15. s. M. ved Middagstid. Baaden skulde derefter laste Koks ved East Greenwich, hvor Afskiberne var gaaet med til at notere stem pr. 14. s. M. Den første Melding fra Agenten lød paa, at Baaden sandsynligvis vilde slippe til Tirsdag den 18. Oktober. Senere meldtes det, at Laste-Berth næppe var paa-

regnelig før Slutningen af vedkommende Uge, og det blev tilføjet, at Baade, som var paa Tørn før, havde maattet vente omkring 1 Uges Tid. Den 20. telegraferede Agenten, at Ekspeditionen fremdeles var meget sen, og at man maatte have Taalmodighed endnu 1 Uges Tid. Det endelige Resultat blev, at Baaden vistnok først kom til Kajen den 28. Oktober og i hvert Fald først var lastet Natten til den 29. Baaden havde altsaa ligget under Tørn og Lastning henved 2 Uger.

Den eneste Maade at beskytte sig paa overfor Kalamiteter af denne Art er at afvise Tørn-Klausulen i Certepartiet eller i hvert Fald at sikre sig en rimelig Begrænsning af Liggetiden.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 1. November 1927.

De fleste oversøiske Markeder er nogenlunde godt repræsenterede, og heldigvis er der nu en glædelig Fremgang for Montreal og La Plata's Vedkommende. Medens Montreal, ifølge Aarstiden, kun kan bruge November Tonnage, har La Plata derimod stor Interesse baade for Novbr., Decbr. og Januar, Marts. Raterne i disse Maaneder har været jævnt stigende uden dog at have naaet bemærkelsesværdige Højder, men det er langtfra udelukket, at de nærmeste Dage vil opvise en endnu fastere Tone og dermed stigende Fragter. I de hjemlige Markeder er der ikke sket noget, som kan virke opmuntrende, og Oplægningsspøgelset, for de vanlige Nord- og Østersø Baade, hænger os faretruende over Hovedet. Det er ikke alene Betalingen, det skorter paa, naar Talen er om Kul- og Trælastmarkedet, men vel saa meget den minimale Efterspørgsel, og uden en ganske betydelig udvidet Købelyst, eller maaske rettere Købeevne, kommer disse vigtige Markeder foreløbig ikke op. Kulnoteringerne ud til Middelhavet er snarere daarligere, og med den utrolig store Tilførsel af Tonnage vestover har de snart gængse Rater heller ikke kunnet opretholdes. I Østen og fra Pacifickysten er Raterne "well maintained," men Australia-Befragterne er meget reserverede, og vil foreløbig ikke gentage de 40/-, Basis Vestaustralien, som sidst blev betalt. Australien har, af forskellige Grunde, ingen større Tilgang af Tramp-Tonnage, som f. Eks. La Plata, og det bliver et meget stort Spørgsmaal, om det vil lykkes at tiltrække den nødvendige Tonnage paa Basis af 40/- eller der omkring. De australske Havne er for det første meget dyre, Expeditionerne problematiske, og selv det nyeste Certeparti har for Rederne generende Huller, som skaber Misfornøjelse, Usikkerhed og extra Udgifter. Rutebaadene kan naturligvis overkomme at transportere en stor Del af Kornet, men der skal alligevel en betydelig Tramp-Flaade til for at tilfredsstille Behovet, som nok skal melde sig. Australien er heldigvis ikke alene om at byde Tonnagen Beskæftigelse, men absolut en vigtig Faktor i de Farvande, og Østens Markeder afhænger for en stor Del af, hvorledes Australia-Markedet udvikler sig.

TRÆLASTMARKEDET

Hvidehavet og Canada har udspillet deres Rolle for i Aar, og Østersøen er ikke mange Kommentarer værd. Det viser sig, at de Redere, som i Sommer og tidlig paa Efteraaret sluttede op, gør det godt nu, men det er kun et Faatal Redere, som var saa forudseende, og paa den anden Side er vi tilbøjelige til at tro, at netop disse Forhaands-Afslutninger har forværret Chancerne for de andre. Det kan altsaa til Tider være fornuftig Politik for den enkelte at slutte

"ahead," saasart Rejsen kan beregnes at give et rimeligt Overskud, i Stedet for at løbe Baadene prompte i Forventning om endnu bedre Rater. Iaar har dog de forudseende Redere været meget heldige. For prompt Lastning er bl. a. sluttet:

400 std. Sundsvall/Antwerpen 5/8" boards 42/-, 650 std. Kotka/Antwerpen 35/-, 700 std. Råfsö og Wiborg/Antwerpen, 36/-, 280 std. Wasklot/London, 46/-, 850 std. Wasklot og Kaskö/London, 45/6. 750 std. Trångsund og Borgå/London, 45/-, 850 Fv. Syd-Finland/Hartlepool, 43/, 750 std. Riga/Bristol, 48/-.

1/2 Sydfinland/Ghent-Dunkirk indikerer 35/- for 7/800 Fv. Baade Danzig/Preston 47/-, Danzig/Antwerpen 30/-, Danzig/London ca. 39/- 40/-; fra Leningrad er der ikke meget at faa, og Betingelserne nok saa daarlige som fra de andre Baltic Pladser.

KUL, KOKS etc.

Stadig faa Laster og ringe eller ingen Forbedringer. Tyne/Aalborg 2600 Tonner har faaet 5/10½d., Randers, 2400 T. 5/7½d., Korsør 2500 T. 5/6d., London Koks har været oppe i 8/6d., men er atter svagere, og Expeditionerne meget daarlige. Coasting og Bay er afgjort svagere.

MIDDELHAVET etc.

Mangel paa Laster og Overflod af Tonnage har bevirket yderligere Fragtfald. Saasart Lasterne kommer paa Markedet, snappes de op, og der bliver ikke Tid til at diskutere hverken Fragten eller Betingelserne. Tyne/Barcelona er nede i 10/9—11/, Oran 7/9—8/-, Marseille 8/9, Genoa 8/3 8/6, Catania 9/9, Tunis 10/- o. s. v., og nogenlunde de samme Noteringer er gældende fra Skotland/Wales og Rotterdam. Frugt fra 2/3 spanske Havne/Novbr.-Decbr. er uforandret: ca. 23/6 25/- pr. 100 cbf., Oliekager Marseille 4/6, Danske-Svenske 19/6 20/-, og alle andre Laster noteres til uforandrede og tabbringende Cifre.

Sortehavet og Donau har udfoldet en større Aktivitet, men det er alligevel ikke store Sager. Sortehavet/Bordeaux/Hamburg 11/9 12/3, Danmark ca. 2/- mere. 1/6 extra Oliekager. Donau/Kontinentet 15/6—16/3, tre Danmark 18/6 18/9.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

En anselig Mængde Baade er taget for Korn fra Montreal, Quebec/St. John og New York. Markedet er meget fast til stadig stigende Rater. Montreal/Antwerpen/Rotterdam betinger nu mindst 16/16½ c., 3/4 danske Havne, 24/25 c., tre Finland 23/24 c., Quebec/Marseille rapporteres til 19 c., Rotterdam 15 c.; St. John/Middelhavet 18/18½ c., og New York/Bremen 16 c. Byg.-Kul, Staterne/Vestitalien er sluttet til \$2.25,

DANSK NAUTISK ALMANAK 1928

Vi har modtaget Dansk Nautisk Almanak 1928, udgivet af Firmaet Iver C. Weillbach & Co. (Prah & Sølv).

Denne Nautiske Almanak har nu naaet et Omfang, der tilfredsstiller ethvert Krav til moderne Navigation. Denne Aargang indeholder foruden det sædvanlige nyttige Stof en Artikel til Vejledning for Skibe, der vel har Radiomodtager men ingen radioudannet Mand til Benyttelse af de talrige radiotelefoniske Udsendelser specielt arrangerede for Søfarende. Der er givet en fuldstændig Vejledning om disse Spørgsmaal lagt tilrette for Navigatører uden særlig Radiouddannelse; endvidere er vedføjet en Liste over de vigtigste Radiostationer, der sender disse Meddelelser med Angivelse af Bølgelængde, Tid osv. Disse Meddelelser omfatter Vejrforhold, Stormvarsler, Isforhold samt Afgivelse af Tidssignaler til at bestemme Chronometrets Stand og Gang.

En anden Artikel omhandler Undervands-Signalapparater, der anvendes i Skibe til at opfange de Undervands-Taagesignaler, som udsendes fra Fyrskibene. Disse Signaler har den Fordel frem for andre Signaler afgivet med Taagehorn eller Sirener, at de ikke forandrer Retning eller Styrke paa Grund af Storm eller

Tykning. Modtagerapparatet bestaar af to under Forskibet anbragte Membraner, en om Styrbord og en om Bagbord, som ved Ledninger er sat i Forbindelse med en Telefon paa Kommandobroen. Naar Skibet i Taage nærmer sig Fyrskibet, sættes skiftevis Telefonen i Forbindelse med Styrbords og Bagbords Membran, og paa Styrken af Lyden af det fra Fyrskibet afgivne Undervands-Signal afgøres øjeblikkelig paa hvilken Side af Kursen, Fyrskibet ligger, idet Lyden høres betydelig stærkere fra Mikrofonen paa den Side, der vender mod Fyrskibet.

I én Artikel beskrives en Samling meget interessante Modeller af »Fortidens Navigeringsinstrumenter« fremstillet af Kaptajn Jens Kusk Jensen, der har erhvervet sig omfattende Kendskab til Fortidens Navigeringsinstrumenter, og ved egenhændig at lave Instrumenterne efter de foreliggende Beskrivelser og Tegninger og selv at anvende dem under virkelige Forhold til Søs har formaet at leve sig ind i Datidens Navigatørers Besværligheder. Der findes Astrolaben, Kvadranten, Jakobsstaven, Ploven, Flitsbuen osv., og hele Samlingen er udstillet hos Iver C. Weillbach & Co., Amaliegade 30, hvor enhver kan bese dem.

Dansk Nautisk Almanak 1928, der ogsaa udkommer i Norge, koster Kr. 2,00.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Forlis

Det argentinske Sejlskib »Fortuna«, som var paa Rejse til Syd Georgia med Kullast, er forladt af Mandskabet efter en Eksplosion i Lasten. Undervejs mod Land blev Redningsbaaden fyldt af en Sø og fem af Mandskabet druknede, medens 21 blev reddet. Størsteparten af Mandskabet var norsk. »Fortuna« var paa 1793 br. Ton. Det afsejlede fra Liverpool 23. Oktober.

Landsretsdom

To færøske Fiskekuttere »Hafstein« og »Florens« kolliderede den 21. Marts iaar. »Florens« blev saa stærkt beskadiget, at Besætningen — 22 Mand — maatte gaa fra Børde. Senere gik 6 af dem tilbage til Skibet for at søge at redde deres Ejendele, men under Forsøget herpaa omkom de alle.

Der rejstes Tiltale mod Kaptajn Holm og Styrmand Jacob Jensen, begge paa »Hafstein«, for ikke at have gjort Forsøg paa at redde de 6 Mand. Og ved Retten i Thors-

havn blev Kaptajnen idømt 3 Maaneders Fængsel, medens Styrmanden fik en Bøde paa 500 Kr.

Sagen blev appelleret til Landsretten, som har nedsat Kaptajnens Straf til 2 Maaneders Fængsel og Styrmandens Bøde til 300 Kr.

Hospitalsbehandling i Marseille

Det danske Konsulat i Marseille indberetter til Udenrigsministeriet, at det engelske »British Merchant Seamen's Hospital« endnu ikke officielt er indviet, men Aabningen har allerede fundet Sted, og Patienterne er modtaget der til Pleje.

Gennem personlig Forbindelse med den engelske Generalkonsul, er det lykkedes Konsulen at komme til en Overenskomst ifølge hvilken de danske Officerer og Sømænd vil nyde den samme Behandling og betale de samme Priser, som deres engelske Kolleger, nemlig 5 Shillings pr. Dag for Søfolk, almindelig Behandling iberegnet, hvorimod Officererne betaler 2 Pund, 2 Shilling pr. Uge. Betalingen omfatter alt med Undtagelse af ekstraordinær Behandling.

(Fortsat fra 630)

23) Fastsættelse af Kvantum eller Maal af Trælaster foretages af Skibsføreren i Lægterne, i de Tilfælde, hvor dette er muligt ved Maaling (Props og Pulpwood), eller ved Optælling (D.B.B.). Efter saadan Maaling eller Optælling udsteder Skibsføreren en uforbeholden Kvittering for Modtagelsen af Lasten. — I saadant Tilfælde tillades ikke noget Forbehold i Konnossementet som »Maal og Kvantum ubekendt«.

24) Fra det Øjeblik Skibsføreren har udstedt Kvittering

for Modtagelsen af Lasten i Lægterne, overtager han Ansvaret for denne.

Fra samme Øjeblik overtager han ogsaa Ansvaret for de lastede Lægtere.

25) Udtrykket »circa« i Certepartiet giver Skibsføreren Ret til at laste 10 pCt. over eller under den fastsatte Mængde.

Ved Lastning af Trælaster har Skibsføreren Ret til at forlange opgivne Mængde plus eller minus 7½ pCt. deraf lastet.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Buenos Aires \$3.75. Cuba har ikke taget Tonnage i de sidste Dage; sidst betaltes 17/- U.K. Cont.; *Gulfen*/fire Danske er gjort til 24 c., heavy grain, og fra 6.25 op til 6.75 for Oliekager til 3/5 danske Havne. Savannah/3 Danske \$6.25. Fra Pacific Kysten fortsættes Befragtningen, men for Nov./Decbr. er betalt saa lavt som 30/9, Decbr. 31/- 31/3 og Decbr./Jan. 32/- 32/6.

SYDAMERIKA

Wales/Lower Ports svinger mellem 13/- og 13/6. Fra Rotterdam er det lykkedes at faa Tonnage til 12/6. Det hjemgaaende Marked er heldigvis betydelig fastere. Tonnagen er meget begrænset for November, og følgelig har Befragterne maattet op i Raten; 23/6 Rosario/U.K. B/H er foreløbig det højeste, med 26/6 til Skandinavien, Basis 1 Lossehavn. December betinges omtrent det samme, og pr. Januar/Febr. er opnaaet 23/- 23/6 (gode Kubikbaade). Efterspørgselen

er ualmindelig god i Betragtning af, at Nov./Decbr. plejer at være de sletteste Maaneder, og Udsigterne fremover for den nye Høst er meget lovende.

ØSTEN

»Fully steady.« Australien er dog foreløbig passiv. Vladivostock har atter taget et Par Baade, Basis 34/-, Rotterdam/Hamburg, 35/3 Hull eller Skandinavien; Bombay 24/- Kontinentet, 24/6 U.K., d.w. Basis, og Madras Coast 32/6. Kul, Durban/Bombay 12/-, Sabang 10/3.

TIMECHARTER

Det vestindiske Marked har faaet en Del større Baade paa fordelagtige Betingelser; enkelte Rundrejser, 2/3000 T. har faaet helt op til \$2.10 for 6 Mdr., Novbr./Decbr.

I europæisk Fart gøres lidet, men der er en hel Del Ordre i Cirkulation, og Spekulanterne har Chancer for at faa relativt billige Baade.

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

Det har vist sig umuligt at naa til en Forstaaelse med de spanske Frugteksportører om et Standard-Certeparti for Frugtfarten, meddeler The Baltic and International Maritime Conference. En Tid syntes en tilfredsstillende Løsning nær og Certepartiet var praktisk talt et *fait accompli*, da Eksportørerne rejste Spørgsmaalet om Beskaffenheden af Damperne, hvad angaar deres Rumindhold. De krævede, at det skulde stipuleres, at det i Certepartiet nævnte Rumindhold ikke blot skulde være til Raadighed for Ladning, men tillige »egnede for Frugt«, og skønt der blev foreslaaet andre Klausuler, der sikrede Eksportørerne i saadanne Tilfælde, i hvilke de ikke kendte Skibene, stod de fast paa en Klausul, ifølge hvilken Rederne skal garantere, at det Lastrum, der stilledes til Befragternes Disposition, er egnet til Transport af Frugt. Dette vilde i Praksis betyde, at Spørgsmaalet om, hvorvidt Lastrummet var egnet til Frugttransport vilde være overladt til Eksportørernes Skøn, da der ikke er fastsat noget om, hvad der skal forstaaes ved det paagældende Udtryk. Resultatet vilde blive, at Eksportørerne, saafremt der var Knaphed paa Last, kunde skyde sig ind under denne Klausul og nægte at betale Fragt for, f. Eks. "the bridge space", der i mange Tilfælde repræsenterer 10—15 pCt. af Skibets Rumindhold under Paaskud af, at det ikke er egnet for Frugt, medens de ved andre Lejligheder, naar der er rigeligt med Varer, ikke vilde modsætte sig Anvendelsen af nævnte Rum.

Da det har vist sig umuligt at komme til Forstaaelse med Hensyn til dette Punkt, er Forhandlingerne blevet afbrudt. The Baltic and International Maritime Conference henleder derfor Opmærksomheden paa den Risiko, der vil være forbunden med at garantere, at Rummet er »egnet til Transport af Frugt« og anbefaler Rederne at staa fast paa de følgende to vigtige Punkter:—

Time to count

Under Forhandlingerne er Befragterne gaaet med til en rimelig "time to count" Klausul og bestemt La-stetid, naar Befragtningen sker efter deres egne Dokumenter, og disse Betingelser skulde derfor let kun-

ne opnaas. "Time to count" Klausulen i det foreslaaede Standard-Certeparti lyder saaledes:—

Til Trods for en hvilken som helst "Custom of the Port" og uden Hensyn til, om Skibet er paa berth og/eller free pratique eller ej, skal Liggedagene i Last- eller Ordrehavnen løbe fra Skibets Ankomst til en saadan Havn, hvis Ankomsten sker mellem Kl. 8 og Kl. 14 paa en Arbejdsdag. For Skibe, der ankommer efter Kl. 14 skal Tiden regnes fra Kl. 8 den følgende Arbejdsdag, medmindre Indladningen paabegyndes forinden, i hvilket Tilfælde den løber fra det Øjeblik Indladningen begynder.

Tid, der tabes ved Rygning af Skibet, eller medens det ligger i Karantæne, skal ikke tælle som Liggedage eller Overliggedage.

Tid, der tabes ved at skifte fra en Havn til en anden, skal ikke tælles som Liggedage eller Overliggedage.

Forsinkelse som Følge af Strejker, Lockouts, Is, Oversvømmelser og Karantæne skal ikke tælle som Liggedage, medmindre Skibet allerede har Overliggedage.

Lasteudgifter etc.

I sidste Saison var det almindelig Praksis, at Udgifterne begrænsedes til et vist Beløb, der fastsattes i hvert enkelt Tilfælde, og denne Praksis burde støttes af Rederne, der paa denne Maade vilde være i Stand til at gøre deres Beregninger. Følgende Bestemmelse anbefales af The Baltic and International Maritime Conference:—

Uden Hensyn til lokale eller almindelige Sædvaner, der gaar i modsat Retning, skal Befragterne betale alle de Udgifter, der løber paa i Lastehavn eller Havne eller i Havne, der anløbes for Ordre, derunder den samlede Udgift til Lastning og Stuvning, de samlede spanske Afgifter, lokale og/eller nationale, ogsaa Havneafgifter, Moleafgifter, Lodspenge, Fortøjnings- og Loskastningsafgifter, Agent- og Toldklarering, Gratia-ler og tilfældige Toldafgifter, Leje af Lægtene og Vogne og alle andre Afgifter, der ellers betales af Rederne.

I Betragtning af, at Befragterne betaler alle de ovennævnte Udgifter, vil Rederne betale Befragterne et Beløb af £....

KONVENTION VEDRØRENDE FLAADNING AF TØMMER I AABEN SØ

V i har ved tidligere Lejlighed fremhævet den Fare, som Bugsering af Tømmerflaader gennem Østersøen frembyder for Skibsfarten, og det synes nu som om der er Udsigt til, at denne Trafik vil blive forbudt, eller at der i hvert Fald vil blive givet visse Bestemmelser for saadanne Tømmertansporter til Sikring af Skibsfarten, idet Tyskland som meddelt nedenfor har foreslaaet Finland en Konvention om dette Spørgsmaal. Herom meddeler den danske Legation i Helsingfors:

Den tyske Legation i Helsingfors har rettet Henvendelse om Afsluttelse af en tysk-finsk Konvention angaaende Forbud mod eller Ordning af Bugsering af Tømmer.

Henvendelsen er foranlediget af, at man i de sidste Aar har foretaget Forsøg med Bugsering af Tømmer i Flaader fra Nordfinland gennem Østersøen via Kielerkanalen over Nordsøen til England eller Holland. Disse Forsøg er flere Gange mislykkedes, og Resultatet er blevet, at det fra Flaaderne bortskyllede Tømmer derefter gennem lange Tider har udgjort en Fare for Skibsfarten.

Det finske Udenrigsministerium har i Anledning af Henvendelsen fra Tyskland rettet en Forespørgsel til Søfartsstyrelsen, der i sit Svar anbefaler det tyske Forslag og foreslaar, at lignende Konventioner sam-

tidigt indgaas med alle tømmereksporierende Østersølande.

Søfartsstyrelsen anfører desuden i sit Svar, at det er den bekendt, at A/S De Danske Imprægnerings Anstalter (København) sidste Aar paa ovennævnte Maade transporterede Stokke til Holland, og at Firmaet i Aar paa samme Maade har foretaget Transporter til Nordsverige.

FINLANDS HANDEL OVER HAMBURG

I vort sidste Nummer meddelte vi, at den tyske Dampskibslinje paa Finland nu raader over 41 Skibe, af hvilke 11 kombinerede Passager- og Lastbaade er nye. Ifølge en nylig offentliggjort Statistik er der i 1926 fra Hamburgs Frihavn til Finland udført Varer til et samlet Beløb af ca. 100 Millioner Rmk. Dette er en lille Tilbagegang fra det foregaaende Aar, idet Værdien af Udførslen da androg ca. 12 Millioner Rmk. mere. Til Gengæld er der Stigning i Værdien af Indførslen fra Finland, der i 1925 androg 27 Millioner Rmk., medens Tallet for 1926 var 36 Millioner Rmk.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 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 Fløjtetønder og flere Fyrlinier — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel uden for 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 Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperrener og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. m. Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton. Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts. Egenvægt. Havnen isfri. Sviters Bjergningsdampere fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

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. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ½ mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand 8 à 10 Øre Hektoliter. **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.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet til-sander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjelpekrue, Indg. 24 Øre., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staaletskibsbyggeri** og **Reparationsværft**, flere **Træskibsbyggerier** og **Kølhalspladser**, 2 **Ophalerbeddinge** til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. **Faste Takster.** **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vande 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende. Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag. **Ballastpenge** 5 Øre pr. Ton. **Losning og Lading** besørges af Modtageren. Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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 Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnen. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 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, Indfyris- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. **Losning og Lading.** I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnsksibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat) 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jernbane langs Havnen.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.
Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted.

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 Hjelpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift: Moderat.** **Bugserdamp** uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 632).

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges den 25. Oktober en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Fernelane«, Værftets Byggenummer 352, bygget for Regning Herrer Skibsredere *Fearnley & Eger*, Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfragt.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 375'—0" × 53'—6" × 36'—0", og Bæreevnen er ca. 7800 ts. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der udvikler ca. 3000 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

Lige for Lige

Alle Skibe, der har været i russisk Selskabers Eje, erklæres af Sovjet-Regeringen for russisk Stasejendom, og dette gælder navnlig de Skibe, der blev solgt i Udlandet, efter at General Wrangels Hær var bleven opløst. Et af disse Skibe, S/S »Costi«, der sejlede under ægyptisk Flag,

»Delagoa Bay« i Postfortegnelsen

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet i Mozambique (portugisisk Øst-Afrika) har besluttet, at al Korrespondance, som er afsendt med Betegnelsen »Delagoa Bay« i Stedet for Lourenco Marques, ikke vil blive omdelt, da denne Betegnelse ikke forekommer i det internationale Sekretariat i Bern's Fortegnelse over Poststationer.

RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lods-tvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

gik i Fart mellem Galatz og Alexandria. I August Maaned var Skibet paa Rejse til Alexandria med ed Ladning Træ, da fem russiske blinde Passagerer nogle faa Mil fra Kysten i Sortehavet pludselig viste sig paa Dækket, dræbte Styrmanden og kastede ham over Bord. Første Maskinmester, en Græker, blev behandlet paa samme Maade, og Føreren, der ligeledes var Græker, overgav sig derpaa til Russerne og gik ind paa at føre Skibet til Odessa, hvor det straks blev beslaglagt af Myndighederne som Statsejendom. Sagen blev kendt, da Resten af Besætningen, undtagen Kaptajnen, der stadig holdes tilbage i Rusland, blev landsat i Konstantinopel af et Bolshevik-Skib. Begivenheden viser den Fare, det medfører for tidligere russiske Skibe at færdes i Sortehavet.

Sagen har imidlertid faaet et Efterspil, idet den russiske Damp »Tsjitsjerin«, da den forleden skulde afgaa fra Alexandria, blev beslaglagt. Skibet var bestemt til Odessa med en Ladning Bomuld til en Værdi af £90,000. Lasten var købt i Alexandria af russiske Forretningsmænd. Det meddeles, at Beslaglæggelsen blev beordret af den blandede Domstol efter Anmodning af Rederiet »Société Maritime Egyptienne«, der ejede den ovennævnte Damp »Costi«.

Prøvetur

Søndag den 30. Okt. afholdtes Prøvetur i Sundet med en ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Stockholms Rederiaktiebolag *Svea* bygget Lastdamp »Warjo«, Værftets Byggenummer 181.

Skibets Hoveddimensioner er: 165'—0" × 31'—6" × 14'—3".

Skibet er bygget af Staal til British Lloyds højeste Klasse og er konstrueret specielt for Isbrydning med Isforstærkning, Isbryderstævn og Krydserhæk.

Lastevnen er ca. 700 Tons d. w. paa et Middeldybtgaaende af 14'—2½", og en Fart af ca. 10½ Knob. Brutto Tonnagen er 861 Tons.

Fartøjet er bestemt for Fart mellem svenske Østersøhavne

Dæksmaskineriet omfatter Damp- og Haandstyreapparat, Dampankerspil og 4 Stk. Dampwincher.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Triple Expansions Skibsdampmaskine med Overfladekondensation. Cylinderdiameter 16½" × 27" × 44", Slaglængde 30". Der findes 2 Stk. Marinekedler, ialt 2,800 sq. ft. Hedeflade, forsynet med Overhedere.

POSITIONSLISTE PR. 31. OKTOBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Riga 26.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, pass. Brunshüttel 28.10 p. R. t. Antwerp.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Shanghai 30.10.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Livorno 20.10. til Neapel.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. New York 29.10.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Brisbane 26.10. til Vancouver.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 10.10.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 27.10. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Las Palmas 21.10. til Golfen.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Penang 29.10. til Suez.
s.s. *Askø*, Hjorth, pass. Brunshüttel 30.10. p. R. t. London.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Vancouver B. C. 11.10.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. London 25.10.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. San Francisco 23.10 til Panama Kanalen.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 29.10.

B

s.s. *Beira*, Lund, afg. Svendborg 30.10. til Antwerpen.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
s.s. *Bergenhuis*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. West Afrika 25.10.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kbhvn. 30.10.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Kbhvn. 25.10.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 30.10.
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Rotterdam 22.10.
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Helsingfors 28.10.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 29.10.
s.s. *Botnia*, i Dok i Kbhvn. siden 14.10.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, Laster paa Østkysten af Island.
s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Buenos Aires 25.10. til Skandinavien.
s.s. *Brattingborg*, Christensen, ank. Garston 26.10.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 29.10.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Gdynia 26.10.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Blyth 31.10. til Cartagena.
s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. West Hartlepool 28.10. til Swansea.
s.s. *Berglum*, Nielsen, pass. Kbhvn. 31.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Bahia 17.10. til Kbhvn.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mouritzen, afg. St. Thomas 22.10. til Hamborg.
m.s. *Christian*, Simonsen, ank. Nyborg 31.10.

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN
TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres med Dags Varsel.

DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Varo«.
Vickers Stærnersolie N80X og N80X D.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KØBENHAVN

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELØR.-ADR. „ALFRED“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HADERSLEV

J. C. HANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HADERSLEV

Agent for:

Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltisand"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegr.-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 36

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

HOLBÆK

NAKSKOV

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.: »Fisker»

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Statstelefon Nr. 7

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Telefon Nr. 108, 408 & 618

KOLDING

NØRRESUNDBY

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

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

SVENDBORG

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØRTelefoner: Provins Nr. 6·16·68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel», Svendborg.

HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARLTELEGRAM-ADRESSE:
"STEAMBROKER, KØBENHAVN"**AMALIEGADE 33**CODER:
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION
THE BOE CODE**KØBENHAVN K.**

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

Bekendtgørelse.

Nordisk Skibsrederforening.

Extraordinær Generalforsamling

til endelig behandling av det forslag til forandring i vore love, som blev foreløbig vedtat paa sidste ordinære generalforsamling i Oslo, avholdes **onsdag den 14. december førstkommande kl. 2,30 em.** paa Foreningens kontor, Drammensveien 21, Oslo.

(H. O.)

Bestyrelsen.

s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Las Palmas 28.10.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Danzig 31.10.
s.s. *Cyrl*, Duhn, pass. Dakar 28.10. p. R. t. W. Afrika.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Riga 17.10.
s.s. *Danfjelt*, Voss, pass. Brunshüttel 29.10. p. R. t. London.
s.s. *Dannevirke*, Stage, afg. Lovisa 21.10. til Portsmouth.
s.s. *Dania*, Kolster, afg. New York 31.10. til Kbhvn.
m.s. *Danmark*, Knudsen ank. Oslo 31.10.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Sörnäs 30.10.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Falk, ank. Kbhvn. 31.10.
m.s. *Dronning Alexandrine* Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Almeria 31.10. til Malaga.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Antwerpen 31.10.
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Garston 16.10.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Brunshüttel 29.10.
s.s. *Elsborg*, Palm, Danzig, ank. Danzig 29.10.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Setubal 28.10. til Ystad.
s.s. *Energi*, Christensen, afg. Grimsby 29.10. til Goole.
s.s. *Enighed*, Lauritsen, pass. Grimsby f. B. 30.10. p. R. t. Skien.
s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. København 29.10.
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Neufahrwasser 27.10. til Bureå.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg—Hamborg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Bordeaux 31.10.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Brunshüttel 1.11.
s.s. *Estonia* ank. Kbhvn. 6.10.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Galle 26.10. p. R. t. Suez.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Barrow-in-Furness 25.10.
s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Hungersburg 31.10.
s.s. *Ficaria*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
s.s. *Fiona*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Finisterre 30.10. for London.
s.s. *Flora*, Ringby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 20.10. til Kbhvn.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Kbhvn. 30.10.
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Kbhvn. 29.10.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 25.10. til Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. New Orleans 24.10.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Kbhvn. 27.10. til Penarth.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Burntisland 31.10.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Galveston 12.10. til Kbhvn.
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 15.10.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 30.10.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. La Pallice 31.10. til Dunkirk.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Toronto 29.10.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Galveston 28.10.
s.s. *Hans Tausen* afg. Lissabon 1.11.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Grimsby 28.10. til Swansea.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 25.10.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, pass. Bergen 29.10.
s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Boston 21.10.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Kbhvn. 30.10.
s.s. *Hjortholm*, Hejde, afg. Swansea 1.11. til Kbhvn.
s.s. *Hroar* Gotthardt, i Dok i Helsingør siden 27.10.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Panama 28.10.
s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Brunshüttel 31.10. p. R. t. Zaan-dam.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Leningrad 23.10.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ru-ten.
s.s. *Ivar* Folkenberg, afg. Montreal 27.10. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, afg. Antwerpen 31.10. til Dunkirk.
s.s. *Jan*, Holm, ank. Kotka 29.10.
m.s. *Java*, Hjernum, pass. Gibraltar 28.10. p. R. t. Stettin.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Guantanamo 27.10.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 24.10.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Antigua 22.10. til Montreal.
s.s. *Jungshoved*, Bercholt ank. Tyne 31.10.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Suez 29.10. p. R. t. Co-lombo.
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Amsterdam 22.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Brussels Kanal 31.10.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Kotka 29.10. til Wiborg.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 28.10.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Cardiff 29.10. til Havana.
s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Algiers 31.10.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, pass. Barry 1.11. p. R. t. Newport Mon.
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Catania 30.10.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Hamphthor Road 25.10.
m.s. *København*, afg. Caleta Coloso 18.10. til Falmouth f. O.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Bangkok 16.10.
s.s. *Lifland*, Meinertz afg. Aalborg 31.10.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Hull 13.10.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordssta-tionerne.
s.s. *Lise*, Hansen, afg. Aalborg 29.10.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 23.10.
s.s. *London*, Caspersen, pass. Kieler Kanalen 31.10. p. R. t. Hull.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon. 6.10. til Bahia Blanca.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Block, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ru-ten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 31.10. til Dunkirk.
s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Suez 28.10. p. R. t. Aden.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Sörnäs 28.10.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 31.10.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Kbhvn. 28.10. p. R. t. W. Hartlepool.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. London 29.10.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Kbhvn. 29.10.
m.s. *Mexico*, Hansen, afg. Barrow-in-Furness 29.10. til Le-Havre.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Wiborg 27.10.
s.s. *Maine*, zum Vohrde, afg. Genua 29.10. til Tarragana.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.
s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. Montreal 20.10. til Kbhvn.
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Liverpool 28.10.

N

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. November 1927.

London	18,17	Madrid	63,85
New York	373,50	Amsterdam	150,60
Berlin	89,20	Stockholm	100,55
Paris	14,80	Oslo	98,50
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,50	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frs.

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

RENSBURG

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KUL-AFSEKKNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		} Lamberte
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

Telegr.-Adr.:

LONDON

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

NYBYG-
NINGER



OMBYG-
NINGER

NOBISKRUG SKIBSVÆRFT RENSBURG

Fragtdampere, - Fiskedampere,
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-
tere, Fartøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER
REPARATIONER



HELSINGFORS

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångesund · Wiborg · Frederikhamn · Kotka · Lovia · Borgå · Helsingfors
Sörnäe · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyestad · Raumo · Råfö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Ypila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

DANZIG

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

GHENT

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD. DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kulekспорт.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

ROTTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

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

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: ROTTERDAM · TELEFON-NR.:
WILTON, ROTTERDAM · 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

AMSTERDAM

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. »NESEVO«.
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.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
HAMBURG

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Setubal 25.10. til Aalborg.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. W. Hartlepool 31.10.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Hull 28.10. til Swansea.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. San Nicolas 23.10.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Montreal, 15.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 29.10. til New York.

P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Lawfell 30.10.
 s.s. *Parana*, Bronér, afg. Savannah 23.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 3.11. til Trangsund.
 m.s. *Parkeston*, Rash, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Montreal 28.10.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Port Said 27.10. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Gøteborg 28.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Swansea 27.10. til Montreal.
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, ank. New York 24.10.
 s.s. *Primula*, Jensen, ank. Hull 30.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø af. Cardiff 26.10. til Bougie.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aarhus 27.10.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Hull 29.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Kolding 30.10.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Kbhvn. 22.10.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Seine*, Barzic, ank. Danzig 30.10.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Hamborg 30.10. til Antwerpen.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Kbhvn. 30.10.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbhvn. 31.10. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Aalesund 27.10.
 s.s. *Simone*, Albertsen, pass. Brunsbüttel 27.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Grimsby 31.10.
 s.s. *Skanderborg*, Nielsen, pass. Lødingen 25.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 29.10. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, pass. South End 31.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Rufisque 22.10.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Kbhvn. 29.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 20.10. til Guayaquil.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 29.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 30.10.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 27.10.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Barcelona 28.10.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, pass. Greenock 29.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Glasgow 29.10.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Riga 27.10.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 27.10.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Kobe 1.11.
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Sarpsborg 25.10. til Boston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 30.10.
 s.s. *Tjaldur*, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Lissabon 24.10. til Kbhvn.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Tacoma 26.10.
 s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Algier 29.10. til Tunis.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Burntisland 26.10. til Catania.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 31.10. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 25.10.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. New York 10.10.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Saloum 24.10. til Antwerpen.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 30.10.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. San Domingo 24.10. til Paramaribo.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Vejle 28.10. til Haukipudas.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 29.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, pass. Cape Wrath 27.10.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig, 31.10.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. London 27.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 26.10.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Puerto Plata 29.10.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 26.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 31. OKTOBER 1927

m.s. *Alfa*, Christensen, pass. Kieler Kanalen 26.10. p. R. t. Haukipudas.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Waterford 28.10. til Llanelly.
 3/m Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Porsgrund 21.10.
 3/m Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Vestervik 22.10.
 3/m Sk. *Hans*, Christensen, pass. Margate 28.10. p. R. t. Barnstable.
 3/m Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 12.10. p. R. t. Barnstable.
Albert, Clausen, ank. North Sydney 25.10.
Elisabetha, Raahauge, ank. Cadiz 10.10.
Elisabeth, Groth, afg. Ballina 15.10.
Emanuel, Hansen, ank. Gøteborg 16.10.
Frem, Jørgensen, ank. Twillingate 11.10.

Frida, Nielsen, afg. Setubal 13.10.
Fylla, Jørgensen, afg. Søderhamn 27.10.
Galathea, Jensen, ank. Dover 22.10.
Haabet, Madsen, ank. Bay Bulls 12.10.
Helga, Madsen, til Ankers ved Ryde (Isle of Wight) 23.10. p. R. t. Teignmouth.
Husavik, Hansen, ank. Poole 26.10.
Merkur, Rasmussen, ank. Kotka 24.10.
Meta, Hansen, ank. Frederikstad 29.10.
Nathalia, Groth, ank. Kirkwall 24.10.
Nordstjernen, Kristensen, ank. St. Johns N. F. 20.10.
Nordtrafik, Friis, afg. Oporto 26.9.
San, Pedersen, afg. Trangisvaag 29.10.
Sine, Christoffersen, ank. Balleriabugten 22.10 og afventer Spring.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carl bom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse; »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

FRIEDRICH MENTZ

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK & WARNEMÜNDE

TELEGR. ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 - 2336.

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

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegraffister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619
Værkf. Dannisee
Øbro 4108
Kirsteinsgade 7.

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning
og Rustbankning

Telefon
Kontor 8712
—
Amaliegade 41.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskine

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**,
er syrefri og renser ufejlbarlig.

Benyt vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLBODV. 22 TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGRAM-ADR.: JAMIANTE
GRUNDLAGT 1848

BP BRITISK PRODUKT BP

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

Amaliegade 22. København K.
TELEFON: 5455 } — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

AADNESEN & DAHL
LIMITED

FILIALEK:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"
CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE & KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

K I E L · K A N A L
(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.
RENDSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 88, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8801-8885-8886 - Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:

DAMOTIA

Sct. Annæplads 26, København - Telf.: Central 2796

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.



SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 46

FREDAG 11. NOVEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

ISOBSERVATIONER FRA FLYVEMASKINER

Som bekendt har den svenske Lodsstyrelse haft under Overvejelse at lade foretage Isobservationer fra Flyvemaskiner til Vinter, og den har i den Anledning rettet en Henvendelse til det svenske Flyvevæsen for at faa en Udtalelse om, hvorvidt en saadan Tjeneste vilde være praktisk, og om de Omkostninger, der vilde være forbundne dermed, idet man haabede, at Flyvevæsenet eventuelt selv kunde bestride Udgifterne af de Midler, Staten har stillet til Raadighed for det.

I sit Svar paa Henvendelsen udtaler Flyvevæsenet, at en Rekognosering af Isforholdene ved Hjælp af Flyvemaskiner sikkert i nogle Tilfælde vil kunne give gode Resultater. Man vil saaledes i al Almindelighed kunne fastslaa Isbæltets Udstrækning, saafremt ikke Udsigten hæmmes af Taage, hvad ofte kan være Tilfældet. Forudsætningen for et godt Resultat er imidlertid, at de Flyvemaskiner, med hvilke Flyvningen skal foretages, stationeres paa passende Steder ved Kysten, og de maa indrettes saaledes, at de kan starte og lande saavel fra Isen som fra Vandet, og selvfølgelig vil der være en vis Risiko for Materiellet ved Flyvning i lav Højde over Skrueis eller Grødis. Udgifterne vil som Følge heraf blive relativt høje. Flyvevæsenet vil i isolerede Tilfælde kunne stille en Maskine til Raadighed fra Flyvercorpset i Stockholm. En af de Maskiner, der vil kunne være Tale om at benytte dertil, har en Hastighed af 140 km i Timen og bruger for omtrent 125 Kr. Benzin og Olie i Timen, og Flyvevæsenet vil ikke kunne betale de Omkostninger, der vil være forbundne med en saadan Isreknosering.

Under disse Omstændigheder synes der saaledes ikke at være større Udsigt til en snarlig Gennemførelse af Planen.

DEN NORSKE SKIBSHYPOTEKBANK

Den norske Skibshypotekbank skulde nu snart være et Faktum, for saa vidt som Likvidatorerne i Krigsforsikringsforeningen nylig har fastsat Datoen for den første Udlodning af Foreningens Overskud til den 2. Januar 1928. Den nævnte Dag vil der blandt de norske Skibsredere, der ejede Skibe under Krigen, blive fordelt 8,400,000 Kr. i Form af Aktier og Obligationer i Hypotekbanken. Likvidatorerne har besluttet at sammenkalde de interesserede Redere til et Møde den 18. November i Oslo med det Formaal at konstituere Skibshypotekbanken, og det afsluttende forberedende Arbejde vil blive gjort i den tilbageværende Del af Aaret, saaledes at den kan begynde at arbejde ved det nye Aars Begyndelse.

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

I følge foreliggende Meddelelser er Udsigterne for Appelsinhøsten overordentlig tilfredsstillende, og saafremt det ikke som i Fjor falder ind med Frost, er der ikke Tvivl om, at Udførslen i Aar vil blive langt større end de to sidste Aar. Der vil i saa Fald

blive Brug for en Mængde Tonnage; Befragterne har da ogsaa i Aar søgt Tonnage tidligere end ellers, og skønt de allerede har sikret sig en Del Tonnage, vil de sikkert behøve adskilligt mere, før de har faaet tilstrækkelig mange Baade til den første Del af Sæsonen, d. v. s. til Juleafskibningerne. Under disse Omstændigheder skulde det ikke være vanskeligt for Rederne at gennemføre de Betingelser, der akcepteredes almindeligt de to sidste Sæsoner, og Rederne skulde i hvert Fald staa fast paa de Punkter, som The Baltic and International Maritime Conference fremhævede i sit Cirkulære af 18. October gengivet i sidste Nr. af Søfarts Tidende nemlig: time to count ved Ankomst til Lastehavn, fast Lastetid, Lumpsum, der dækker alle Udgifter i Lastehavn og sidst men ikke mindst at Ordene »suitable for fruit« slettes i Certepartiets Afsnit omhandlende den Del af Skibet, som skulde være til Raadighed for Last.

DET AUTOMATISKE ALARMAPPARAT

I Nr. 39 af Dansk Søfarts Tidende meddelte vi, at det engelske Handelsministerium havde godkendt et af Marconiselskabet fremstillet automatisk Alarmapparat for Modtagelse af Nødsignaler fra Skibe i Havsnød, og at dette Apparat allerede er blevet installeret i over 200 britiske Skibe.

Paa en Udstilling i Baltic Exchange i London fornylig havde The Radio Communication Company udstillet Apparatet, og Redere og andre i Skibsfart interesserede Personer havde her Lejlighed til at se det demonstreret. Efter hvad Lloyd's List meddeler, har The Radio Communication Company og Marconi-Selskabet tilsammen modtaget 450 Ordre paa automatiske Alarmapparater, de to Selskaber har hver fremstillet sit Apparat, og Forsyningen af de paagældende Skibe med Apparaterne skal ske hurtigst muligt. Naar yderligere 150 Skibe i England er blevet forsynet med Alarmapparatet, menes alle de i Storbritannien indregistrerede Skibe, der er underkastet de for Tiden for Radiotjenesten gældende Bestemmelser, at være udrustede med det. Men efterhaanden som Værdien af Apparatet bliver mere almindeligt kendt, er det jo muligt, udtaler Bladet, at Anskaffelsen bliver paabudt ogsaa de Skibe, der nu er stillet frit. Det, at saa mange britiske Skibe har anskaffet Apparatet, er af særlig Betydning i Øjeblikket i Betragtning af den internationale Radiotelegraf Konference, der for Tiden afholdes i Washington. Englands Stilling til Spørgsmaalet vil muligvis afgørende paavirke andre søfarende Nationers Holding overfor det, og det er ikke usandsynligt, at Brugen af et automatisk Alarmapparat vil blive almindelig hele Verden over, hvilket yderligere vil forøge Sikkerheden til Søes. Signalerne kan modtages fra en Afstand af op til 100 miles. Det vil være muligt at forøge denne Afstand, men dette vil være uden praktisk Betydning, i Betragtning af den Tid det vil tage et Skib, der er længere borte, at komme et andet i Havsnød værende Skib til Hjælp. Apparatet er blevet prøvet saavel i tropiske som i arktiske Egne, og saa vidt man kan skønne, naæde

man afgørende Resultater. Apparatet koste £250, men der opnaas paa den anden Side en Besparelse ved, at Betjeningspersonalet kan formindskes. Et Rederi har, efter hvad Bladet meddeler, nylig bestilt 86 Apparater.

DØDSFALD

Efter et kort Sygeleje er Kapt. Mathias Mortensen, Rindby paa Fanø, afgaaet ved Døden 78 Aar gammel og med ham er atter den gamle Type af Sejlskibsskipperne bleven én mindre. Som ganske ung tog han Navigationseksamen fra Fanø Navigationsskole og sejlede saa i mange Aar som Styrmand, indtil han fik Briggen »Fanø« at føre, som han mest sejlede med paa Ostindien. 1896 kvitterede han Søen og søgte derefter den hjemlige Arne i Rindby, men driftig som han var maatte han have Beskæftigelse og blev kort efter sin Hjemkomst Opsynsmand ved Rindby Redningsstation, hvilken Post han varetog med Dygtighed i 23 Aar, derhos havde han flere andre Tillidshverv.

PANTEOBLIGATIONERS RETSBEKYTTELSE

I KINA

Et norsk Rederi solgte for nogen Tid siden et Par af sine Skibe til kinesiske Købere, og Købesummen blev afgjort paa den Maade, at en Del af den blev betalt kontant, medens Rederiet tog en første Prioritets Panteobligation for Resten. Da Køberne ikke opfyldte deres Forpligtelser med Hensyn til Afdragsbetaling etc., er der opstaaet Spørgsmaal om Rederiet i Overensstemmelse med Obligationens Bestemmelse skulde tage Skibene tilbage og sælge dem ved offentlig Auktion til Dækning af sine udestaaende Fordringer.

I denne Forbindelse har Nordisk Skibsrederforening faaet en Del Oplysninger gennem det norske Konsulat i Shanghai, som gaar ud paa, at en Panteobligation paa et Fartøj er af ringe Værdi i Kina, hvor man ikke har et moderne Registreringssystem. Den Registrering, som blev foretaget i Forbindelse med Overdragelse og Pantsættelse af de her omhandlede Skibe, indskrænker sig til en blot og bar Modtagelse af vedkommende Dokumenter fra de kinesiske Myndigheders Side. I dette Tilfælde er der desuden stødt den Vanskelighed til, at de lokale Myndigheder (nu under Nanking) har udtalt, at Registreringen maatte ske i Peking i Ministry of Commerce, mens man i Peking hævder, at Registreringen er Peking uvedkommende. De lokale Myndigheder, Konsulatet har konfereret med, viser sig ikke at have det aller ringeste Begreb om, hvad Registrering af en Panteobligation vil sige.

HARDWOOD FRA KANADA

Man maa gøre Regning med at Hardwood fra Kanada er Last, som vil give et daarligt Indtagende paa Grund af sin Tyngde.

Et Skib, som ellers har lastet 595 Stds. almindelig Spruce fra Kanada og noget mere af skaaret Last fra Hvidehavet og Østersøen, blev lastet dybere end end til Lastemærket med en Last af 398 Stds. Hardwood.

Der blev afholdt Besigtigelsesforretning ved Skibets Ankomst til Lossepladsen, London. Eksperten udtalte, at man maatte regne med, at Hardwood havde en Vægt af op til 4 Tons pr. Standard. Efter dette skulde Skibet ikke kunne laste mere end ca. 400 Std. paa Mærket, og Indtagendet 398 stds., var omtrent, hvad Rederen havde maattet regne med.

Fra anden Side har Nordisk Skibsrederforening faaet oplyst, at man for Hardwood maa regne med en Vægt fra 3 til 4 Tons pr. Standard.

UDVIDELSE AF FINLAND— SYDAMERIKALINJEN

Et under Dannelse værende nyt finsk Rederi »Oceanfart«, for hvilket Kommerceraad Lars Krogius, »Finska Ångfartygsbolaget«, staar i Spidsen, har indkøbt den engelske Damper »Clan Mackinnon« til Overtagelse straks.

Rederiet skal indtræde som Medlem i »Finland-Sydamerikalinien«, og Damperen, som omdøbes til »Heracles«, vil blive indsat paa Finland-Sydamerikalinien, hvorefter Linien vil kunne udvides til en Afsejling hver 3die Uge i hver Retning.

»Heracles« er 395,4 × 50,9 × 27,0 eng. Fod og maa-ler 4,788 Bruttotons, 3,049 Nettoregistertons og laster ca. 7,600 Tons d.w.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de forløbne 10 Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	13,436	21,309,492	11,057	17,834,708
1926	16,669	23,974,753	11,954	17,606,641
Forskel ..	— 3,233	— 2,665,261	— 897	+ 228,067
	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	13,461	16,167,572	9,544	16,674,005
1926	12,369	14,584,987	9,507	15,924,949
Forskel ..	+ 1,092	+ 1,502,585	+ 37	+ 749,056

INDFØRSEL AF HUNDE TIL SPANIEN

Get Dekret, ifølge hvilket Hunde, der indføres til Spanien, ved Grænsen skal underkastes sanitær Undersøgelse som andre levende Dyr, der indføres. For Undersøgelsen vil der være at erlægge to Pesetas pr. Hund.

Samtidigt forbydes det at bringe Hunde i Land fra Skibe, medmindre de underkastes sanitær Undersøgelse.

SKIBSFARTEN PAA MÄNTYLUOTO

Björneborgs Trafikkommission meddeler, at den finske Søfartsstyrelse har besluttet i den kommende Vinter at stationere den store Statsisbryder »Voima« paa Vestkysten og at opretholde Skibsfarten paa Mäntyluoto saa længe Isforholdene i Bottenhavet gør det muligt. Sidste Vinter opretholdtes Trafikken hele Vinteren igennem ved Hjælp af denne Isbryder. Mäntyluoto var saavel med Hensyn til Antallet af Dage med uhindret Skibsfart som med Hensyn til Isens Udstrækning langt den bedst stillede af Finlands Havne.

SKIBSFARTEN PAA ARCHANGELSK

Ifølge en Rapport fra Archangelsk dateret den 28. Oktober var Isen paa Dvinafloden begyndt at vanskeliggøre Transporten i Trælægtere. Imidlertid mentes det dog, at Floden vilde kunne trafikeres uden særlig Isbryderhjælp indtil Midten af November. Skibsfarten paa Mesane og Petschora er afsluttet, og paa Omega ventedes den afsluttet i Løbet af faa Dage.

N. H. & S. T. har imidlertid modtaget en Meddelelse via Kirkenes den 6. ds., hvorefter Skibsfarten fra Archangelsk er afsluttet. Den sidste udenlandske Damper afgik den 5. ds.

VEJNING AF TRÆMASSEBALLER

Det meddeles, at der i den senere Tid har været en Del Uoverensstemmelser angaaende Vægten paa Træmasseballer, i Tilfælde hvor Skibene er blevet befragtet af Firmaet Becker & Co., London, som er Afskibere af Træmasse, baade fra Kanada og Østersøen.

Efter Certepartierne er Fragten betalbar paa Grundlag af den i Konnossementet anførte Vægt, altsaa den indtagne Vægt. I et Tilfælde var Vægten i Konnossementet anført til 936 Tons, mens Kaptajnen, at dømme efter Skibets Dybgaende, maatte gaa ud fra, at der var ca. 90 Ton mere ombord. Ved Stikprøver blev det slaet fast, at Ballerne havde en Gennemsnitsvægt af 262 lbs., mens Fabrikvægten var 250 lbs. Becker & Co., som selv var Modtagere af Lasten, nægtede at være medvirkende til at kontrollere Vægten ved Losningen, og Rederiet veg tilbage for de store Udgifter, en Omvejning vilde nødvendiggøre.

Der nævnes ogsaa et Tilfælde med en anden Damp, som efter Skibets Dybgaende skulde have 100 Tons mere ombord, end der var ført paa Konnossementet, men hvor Rederiet heller ikke vilde løbe Risikoen med de store Omvejningsomkostninger, 3/3d. pr. Tons.

I et tredje Tilfælde var der ogsaa en Forskel paa ca. 90 Tons mellem Konnossementets Vægtangivelse,

og hvad der efter Skibets Dybgaende skulde være ombord. I det Tilfælde bestemte Rederiet sig til at lade Lasten omveje, og da Modtagerne forstod, at det var Alvor, gav de deres Samtykke til at medvirke til en Omvejning for derved at begrænse Omkostningerne. De tillod, at Vognene efter Udlosningen passerede Kontrolvægten, hvorved Omvejningsudgifterne blev reduceret til godt og vel £20. Ved denne Omvejning konstateredes det, at der istedetfor en Konnossementsvægt paa 1180 Tons i Virkeligheden var ombord 1276 Tons, altsaa en Difference paa ikke mindre end 96 Tons. Trods dette har Becker & Co. vægret sig ved at betale Fragt af denne Difference, saa Sagen efter Sigende maatte indbringes for Retten.

Nordisk Skibsrederforening udtaler, at den selv har haft lignende Erfaringer, som bekræfter Rigtigheden af, hvad der saaledes er rapporteret og kan derfor kun indskærpe Rederne Nødvendigheden af at være paa deres Post, naar det gælder saadanne Laster. Kontrolvejningen paa Lastpladsen bør saa vidt muligt finde Sted, og er der nogen Forskel af Betydning, bør der noteres Protest og Kaptejnen bør, saavidt muligt, føre paa Konnossementet, at der er Strid om Vægten, og at han forbeholder sig Omvejning af Lasten paa Bestemmelsesstedet.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 8de November 1927.

Vistnok ikke mange andre Erhverv giver sine Udøvere saa hyppigt Anledning til Bekymringer som netop Skibsfarten, saavel dem i Land som paa Søen, hvilket enhver, der har Forbindelse med denne Erhvervsgren, eller blot sagligt bedømmer dens Stilling og Livsvilkaar (men det er desværre ogsaa kun de færreste), sikkert vil indrømme. — Til Gengæld er der næppe andre Erhverv — saadanne er i hvert Fald hurtigt talte — hvortil der knytter sig den »Poesi«, som netop til Skibsfarten. Den hurtige Veksling i de Forhold, der betyder »Knald eller Fald«, i hvert Fald hvad Resultatet for den enkelte Rejse angaar, sætter Shippingmanden i Land i Spænding og bereder ham hyppigt Overraskelser — saavel gode som daarlige — som sætter Kulør paa hans Tilværelse, omend samme Kulør lidt for ofte er temmelig broget. Imidlertid, som ogsaa allerede indrømmet, er det hyppigt »Fald« Talen er om, er der ogsaa en Gang imellem »Knald« iblandt. Vi behøver blot at henvise til den senere i denne Artikel givne Karakteristik af det nordgaende prompte la Plata Marked for at dokumentere de foregaaende Udtalelser.

TRÆLASTMARKEDET

Kun fordi dette Marked er af saa stor Betydning for Majoriteten af de danske Redere og en meget betydelig Del af den samlede danske Trampflaade, omtaler vi det atter nærmere. Der er nemlig — som bekendt — intet opmuntrende at sige, og bliver desværre næppe iaar. — Udviklingen af Markedet de sidste 2 à 3 Maaneder har været en lige saa stor Overraskelse som Skuffelse for alle, naar lige undtages Købmændene. Vi har tidligere fremdraget de mest iøjnefaldende Aarsager hertil, bl. a. det store Udbud af engelsk Tonnage, der blev helt eller delvis ledig paa Grund af de franske og spanske Kulindførsels-Restriktioner, og — ikke mindst — de mange engelske Baade, der iaar søgte fra Hvidehavet til Østersøen. Hvad der yderligere ofte har forværret Situationen (omend det saa langt fra er noget nyt) er de hyppigt skandaløst daarlige Indtagender af Rundtræ som Props og Pulpwood, og i Særdeleshed hvor

Talen er om Afskibning fra Sverige. Et Eksempel: en Baad, der normalt laster 950 Fv. Props eller 1000 Favne Pulpwood og endog tidligere har lastet betydeligt mere end sidstnævnte Kvantum, fik i Nordsverige 832 Favne ind. At Ladningen forud var omtalt af den Mægler, der udbød den, som værende en »charmant« Ladning, gør jo ikke Sagen bedre. Dette er kun et Eksempel af de mange, ogsaa hvor Talen har været om Lastning i Finland. At vi nogensinde opnaar Idealet — og det eneste retfærdige — at alt Rundtræ, ogsaa sleepers, kun sluttet paa Lumpsumbasis, tør vel ingen haabe, men at Kravet om Lumpsum jævnlige kan gennemføres, ved den, der skriver disse Linier, af Erfaring.

Saavel til England, Holland som fra Leningrad udbydes der allerede en Del Ladninger og Kontrakter for den kommende Saison, men det maa oprigtigt haabes, at der ikke finder forhastede Afslutninger Sted. De faa Afslutninger i den svundne Uge for Lastning denne Maaned fandt Sted til uforandret lave Rater.

KUL, COKES ETC.

Det hjemlige Marked er temmeligt livløst, og Ordrene kommer kun langsomt frem, men til Gengæld viser Rederne heller ikke Markedet nogen særlig Interesse, saa Raterne er i hvert Fald faste. Danzig er dog i Markedet med en Del Ordre og noterer som sædvanlig de bedste Rater. Af de faa Afslutninger anfører vi kun:

2100 Tons Cokes Granto/Aarhus, 8/6d., 500 Losning, 15/11' Lastning. 700 Tons Cokes, Tyne/Nykøbing F., 8/10½d., 350 Losning.

MIDDELHAVET ETC.

Kulraterne er vedblivende daarlige, og med Undtagelse af Wales er der kun faa Ordre fremme. Der blev bl. a. betalt:

Tyne/Messina, 4000 Tons, 9/3d., Catania 2000 Tons 10/-, Genoa Range, 6700 Tons 8/4½d., Civita Vecchia 3800 Tons 9/3d. 500 Losning à 10d.

Wales/Sevilla 1700 Tons, 10/- spotprompt, Genoa Range 4200 Tons 8/3d. spotprompt, Neapel 2750 Tons 9/ prompt, Port Said 5750 Tons 10/3d. prompt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøveture

Paa Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck, er der til Skibsreder A. P. Møller bygget en Damper, som har faaet Navnet »Lica Mærsk«. Der afholdtes Prøvetur Søndag den 23. Oktober i Lübeck-Bugten, hvorunder der opnaaedes en Fart af 11,4 Sømil i Timen, og da Damperen iøvrigt opfyldte alle Krav, overtoges den af Rederiet og gik straks i Fragtfart.

Damperen, som er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og har en Dødvægt-Lasteevne af 4330 Tons, er af Typen Enkeltdæk med Poop, Bak og lang Bro. Damperen har 5 Luger, 10 Spil, 10 Ladebomme à 4 Tons samt en Ladebom for tungere Kolli. Skibet er forsynet med et »Oertz-Patentror«. Maskinen er af Triple-Expansions-Typen paa 1220 IHK. Dampen leveres fra 2 Kedler, som arbejder med 14 Atm. Tryk og er forsynet med Overheder og kunstigt Træk.

Fra A/S Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's Strandgade-Værft foretoges den 2. ds. en vellykket Prøvetur med Lastedamperen »Paris«, bygget for Regning A/S Dampskibsselskabet »Pacific«, København.

Skibet er bygget til British Corporation's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

250'-0" × 38'-6" × 17'-6"

og Bæreevnen er ca. 2400 Tons d.w.

Maskineriet er en 3-gangs Expansionsmaskine passende til 9 Knobs Fart.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Nakskov Skibsværft afholdt Onsdag den 2. November Prøvetur med Nybygning Nr. 30, Motorskibet »Meonia«, bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, Kø-

benhavn, og Søsterskib til m/s »Lalandia«, der blev alleveret fra Nakskov Skibsværft i April Maaned i Aar.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 405' 0", Bredde paa Spant 54' 3", Dybde til Shelterdæk 36' 0", og har en Lasteevne af 7500 Tons Dødvægt.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse som shelterdækket Skib.

Det er indrettet med 5 Luger, 4 Master og 4 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 2—3 Tons, 12—5 Tons, 1—15 Tons og 1—40 Tons Løfteevne. Skibet har 14 elektriske Lossespil, hvoraf 8—3 Tons, 4—5 Tons og 2—7 Tons, 1 elektrisk 5 Tons Varespil samt elektrisk Ankerspil. Alle Spillene er fra Thomas B. Thrige, Odense. Den elektrisk hydrauliske Styremaskine er leveret af John Hastie & Co., Greenock.

I Brooverbygningen og i et stort Dækshus paa Brodækket er indrettet Spisesalon, Rygesalon med Hall samt 19 Kamre til ialt 38 Passagerer.

Saloner og Kamre er meget smukt og komfortabelt udstyret. Spisesalon og Hall er udført i poleret Birk, Rygesalonen i poleret Mahogni.

Hvert Kammer er forsynet med eget Toiletrum.

I alle Passagerkamre og Saloner er installeret et Punkah Louvre Ventilationsarrangement, leveret af Firmaet Thermotank Ltd., Glasgow.

Passageropvarmen opvarmes ved elektriske Ovne, levere af Aktieselskabet »Vesta«, København.

Agter for Passageropvarmen er der i Broen indrettet Kamre for Maskinbesætningen og Restaurationsbesætningen, ligesom Messer, Hospital og Lægekammer etc. er anbragt her.

Kaptajn og Styrmandene samt Telegrafist og Radiostation er anbragt i et Hus paa Kommandobroen.

Mandskabsrummene er indrettet agter med lyse Rum,

(Fragtmarkedet fortsat.)

Forth/Genoa Range 4000 Tons 8/6d., 2800 Tons 8/9d., Port Said 4300 Tons 10/6d.

Hjemgaaende var Efterspørgslen desværre ikke meget bedre end i forrige Uge, udover at Alexandria kom frem med enkelte Ordre til Hull til 9/9d. maaske 10/- pr. 60 Kubikfod, hvad ingen skal blive fed af.

Frugt- og Saltordrernes Antal og Raterne herfor er jævnt uforandrede fra sidst, og det samme gælder Erts. Oliekager fra Marseilles udbydes til 19/ Basis 4 Lossehavn Sverige og/eller Danmark, men bør betale mindst denne Rate Basis én Lossehavn. Esparto fra Nordafrika udbydes til 18/ Sunderland, men der er kun ringe Partier fremme.

Donau byder heller ikke paa megen Beskæftigelse, hvorimod Rusland tog adskillige Baade, omend desværre i bedste Fald til opretholdte Rater.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Det kan ikke skjules, at Montreal gennemgaaende har været Rederne en stor Skuffelse iaar. Ganske vist er Raterne herfra i den sidste Uge forbedret med fra 2 til 3 cents, men dels var en saadan Bedring i allerhøjeste Grad paakrævet, og dels faar den kun Betydning for et forholdsvis ringe Antal Baade, da St. Lawrence Floden snart siger Stop for iaar. Der betaltes indtil 16½ cents Antwerpen/Rotterdam, 17 cents Hamburg og 20 cents (8000 Tonner) Middelhavet, men allerede sidst paa Ugen løjede Efterspørgslen kendeligt af.

Cuba tog adskillige Dampere for indtil 10' December Annullering til Rater omkring 17/6d. Basis U.K./Cont.

Gulfen lod ikke høre meget fra sig, hvorimod Pacific — vel sagtens som Følge af Bedringen fra Montreal — lagde 1/- til de sidst betalte 31/ for December, Basis Antwerpen/Rotterdam.

SYD-AMERIKA

La Plata har atter overrasket, som saa mange Gange tidligere iaar, og igen paa en for Rederne behagelig Maade. Dette skyldes dog nok saa meget Redernes Dispositioner. Medens for 14 Dage siden November og December Tonnage kun opnaaede 20/6d.—21/- og i forrige Uge 23/—23/6d., er der nu betalt indtil 25/6d.

for prompt 5500 Tonner, Basis Bordeaux/Hamburg. Grunden hertil er ganske vist en øget Interesse for Novembertonnage, men ikke mindre det Faktum, at der kun er meget faa saadanne Baade fremme. Til Skandinavien er sluttet handy Baad for 25/1' Annullering til 26/9d. og noteres 26/- for Februar/Marts, alt Basis 1 Losseplads. De Forventninger, vi sidst stillede til dette Marked for de senere Positioner, er heller ikke blevet gjort til Skamme, thi endog for saa sen Annullering som 20/2' er til B/H betalt 24/- eller 6d. a' 1/- bedre end sidst. Der er imidlertid al Grund for Rederne til at søge Raterne, navnlig for de senere Positioner, yderligere forbedret. At Rederne af prompt Tonnage nok skal vide at kende deres Besøgstid, er indlysende og kun naturligt.

Kul fra Europa er paa det nærmeste uforandret, og med det gode hjemgaaende Marked opnaas næppe nogen væsentlig Bedring, med mindre Tilgangen af udgaaende Ballastbaade forøges.

ØSTEN

»Fully steady« lød sidste Bulletin, der kan gentages idag med Tilføjelse af forøget Omsætning, men ogsaa her er det den heldige Fordeling af Tonnagen, der har gjort sig fordelagtigt gældende. De betalte Rater er paa det nærmeste de samme som sidst, saavel fra Madras Kysten som Vladivostock og de andre betydende Distrikter.

Australien derimod er stadig næsten et dødt Marked. Der siges, at Afskiberne vil indhente yderligere Oplysninger om Høsten, men mon Grunden ikke ogsaa for en Del kan søges i det Samarbejde, som efter Sigende sidste Aar skulde indledes paa kanadisk Initiativ mellem de store Kornproducetner over hele Kloden? Det er kun en Formodning, og maaske heller ikke andet, men at et Masseudbud af Ladninger fra Australien paa et Tidspunkt, hvor faktisk alle andre Kornmarkeder, naar undtages Sortehavet, er stigende eller i hvert Fald meget faste, ikke vilde have en for Befragterne heldig Virkning, er indlysende.

TIME-CHARTER

Nærmest uforandret.

DEN SVENSKES STATISBRYDERS VIRKSOMHED

Der er bleven udarbejdet følgende almindelige Plan for den svenske Statsisbryders Virksomhed:—

1) Som almenlydig Grundregel for Statsisbryderens Virksomhed gælder, at ved samtidig indtræffende Krav om Statsisbryderens Indgriben paa forskellige Dele af Rigets Kyster skal Skibsfarten paa Vestkysten, som den for Landet vigtigste først hjælpes, derefter Skibsfarts-Forbindelserne med Kontinentet og endelig Norrlands-Skibsfarten undtagen i Tilfælde, hvor Skibe og Besætninger er stedt i Nød.

2) Naar Isbryderen skal gribe ind ved Isvanskeligheder ved Kysterne i Midt- og Sydsverige, bedømmer Ledelsen Situationen fra Tilfælde til Tilfælde og udsteder derefter de Ordre, som den foreliggende Situation kræver.

3) Med Hensyn til Isbryderens Virksomhed i Norrlands Farvande gælder under normale Forhold nedenstaaende almindelige Plan, dog at denne selvfølgelig maa tillempes i Overensstemmelse med de til enhver Tid raadende Isforhold. Saadanne Ændringer af Planen vil derfor kunne foretages, naar som helst de maatte anses for nødvendige eller nyttige.

Fra Midten af Oktober vil Statsisbryderen være klar til at kunne sendes paa Ekspedition. Ved Begyndelse af Isdannelse, der kan hindre Skibsfarten i den nordlige Del af den Botniske Bugt, stationeres Isbryderen dér. Skibsfarten paa Luleå og Havnene nord for denne Havn menes at kunne opretholdes indtil omkring den 1. December.

I Farvandene syd for Luleå til og med Nordma-

lingsfjorden bør Hjælp af Statsisbryderen kunne paa-regnes indtil omkring Midten af December.

I Bottenhavet, hvormed menes Farvandet sydpaa til Svartklubben, antages Skibsfarten i det store og hele at kunne opretholdes til omkring den 10. Februar. Som Følge af Isbryderens gradvise Flytning sydover, kan Skibsfarten i de nordligere Dele af det nu nævnte Omraade komme til at ophøre noget tidligere.

Fra omkring 10. Februar til Begyndelsen af April menes Isforholdene at ville umuliggøre Skibsfart paa Havne nord for Ålandshavet. I denne Periode vil Statsisbryderen have Station i Stockholm.

I Begyndelsen af April vil Isbryderen atter gaa ud for at hjælpe ved Skibsfartens Aabning, i Begyndelsen paa Havne i Bottenhavet. Skuepladsen for Isbryderens Virksomhed vil i denne Tid hovedsagelig rette sig efter Drivisens Forekomst.

I den Botniske Bugt vil man i Reglen kunne regne med Hjælp af Isbryderen i Maj Maaned, og dens Virksomhed for Aaret antages at kunne afsluttes med Udgangen af Maj eller i Begyndelsen af Juni.

En nødvendig Forudsætning for, at Handelsskibe i de ovennævnte Perioder og indenfor de nævnte Omraader kan deltage i Opretholdelsen af Skibsfarten, maa være, at Skibene er saaledes bygget, at de kan modstaa de Tryk paa Skrog og det Pres paa Maskinen, som de selv med Isbryderhjælp er udsat for endog i en brudt Isrende, men navnlig ved Sejlsads i Drivis, samt at Skibene i det hele er rede til at møde de Vanskeligheder, der er forbudne med Vintersejlsads.

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 646).

2 Mand i hvert Lukaf, Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W.C., Vaskerum og Baderum.

Skibets Besætning er ialt paa ca. 40 Mand.

Skibets Kølemaskineri er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, medens det oliefyrede Komfur i Kabysen er leveret af De forenede Jernstøberier, København.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 5000 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob.

Efter Prøveturen i Langelandsbæltet gik Skibet til København, idet der paa Vejen afholdtes en Fartsprøve paa Hveen Milen. Skibet ankom derefter til Københavns Frihavn Torsdag Formiddag for at indtage Ladning for Østasien.

Stranding

Dampskibet »Kalø« af København er den 30. Oktober strandet paa Lille Fiskerø i Nærheden af Trångsund i Finland. Skibet, der var paa Rejse fra Hamburg med Korn, havde i Kotka lossen en Del af Ladningen og var nu paa Vej med Restladningen til Viborg. Strandingen fandt Sted i en forrygende Snestorm af Øst. Skibet kom til at staa paa Klippegrund, og Forskibet fyldtes øjeblikkelig med Vand. Besætningen maatte, da Søen stadig brød over Skibet, skyndsomst forlade dette.

Den strandede Damp, der tilhører Dampskibsselskabet Baltic, Skibsreder Chr. Jensen, er bygget 1925 i Elbing og laster 1600 Tons. Damperen, der paa denne Rejse førtes af Skibets 1. Styrmand Lykkeberg, havde, efter hvad Rederiet erfarer, Lods om Bord, da Strandingen fandt Sted.

S.O.S. fra en dansk Damp

Under den forrygende Orkan, der forrige Lørdag rasede over den sydlige Nordse, har en dansk Damp været udsat for en ret alvorlig Situation. Damp »Margit«, der tilhører Dampskibsselskabet Myren, Rederiet Holm & Wonsild, udsendte Lørdag Aften S.O.S.-Signalet. Skibets Styrelsedning var sprængt, og det drev rundt i den oprørte Sø uden Udsigt til at holde sig klar af Land. Den traadløse Station i Amsterdam samt flere Skibe havde opfanget Signalet, og Positionen var 53 Gr. 54 Min. nordlig Br. og

6,05 østlig Lgd. Senere havde Det Forenedes Damp »Dronning Maud«, der gaar i Passager- og Eksport-Ruten Esbjerg—Parkeston, opfanget en ny Radio-Melding fra »Margit«, der gik ud paa, at det var lykkedes Besætningen at faa repareret Rorledningen, og at man havde fortsat Sejlsadsen.

Dampskibet »Margit« var paa Rejse fra Finland med en Ladning Træ, bestemt til Dunkerque, hvortil Damperen ankom Mandag Morgen tidlig efter en haard og anstrengende Rejse.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes den 3. ds. et Dieselmotortankskib, Værftets Byggenummer 351, bygget for Regning Dampskibsaktieselskabet »Ocean«, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds Klasse 100.A.I.+ . Dets Hoveddimensioner er følgende: 470' 0" × 64' 0" × 35' 0", og Bæreevnen er ca. 13,200 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 3500 I.H.K.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Daghild«.

Isbjerge i Sydatlanterhavet

Der har, efter hvad der meddeles, vist sig Isbjerge i Sydatlanterhavet, og deres Forekomst dér er en Fare for Sejlsadsen. Kaptajnen paa den tyske Damp »Turpin« har meddelt Myndighederne i den argentinske Havn Puerto Madryn, at man fra Damperen den 9. Oktober observerede to Isbjerge paa 37° 28' s. B. 55° 9' v. L. drivende i syd-østlig Retning og i en Afstand af henved fire miles fra linanden. Isbjergene var omtrent 60 m høje og ca. 500 m lange. Yderligere har et Sejlskib indberettet til den traadløse Station paa Falklandsøerne, at det har observeret et Isbjerg omtrent 120 m højt og 250 m langt paa 43° 36' s. B. 57° 45' v. L., og Damperen »Port Hunter« melder at have observeret et Isbjerg, der var ca. 100 m højt og 900 m langt paa 48° 15' s. B. 48° 56' v. L.

POSITIONSLISTE PR. 7. NOVEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

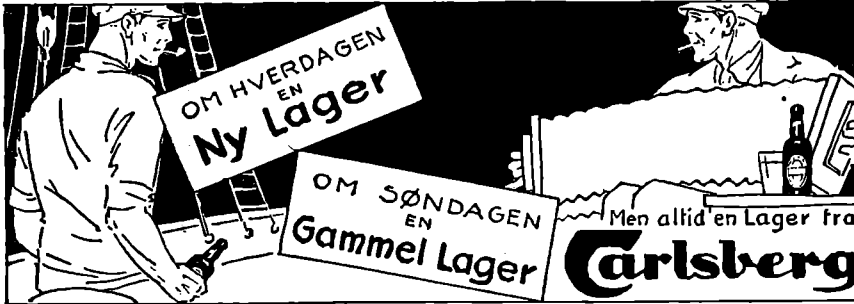
s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, pass. Holtenau 7.11.

s.s. Aalborgshus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen, ank. Antwerpen 31.10.

m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kobe 7.11.
 s.s. *Alfred Hage*, afg. Frederikshavn 7.11.
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Ørnsköldsvik 5.11. til Haukipudas.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Palermo 4.11. til Almeria.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Montreal 5.11.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Brisbane 26.10. til Vancouver.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 4.11. til Kbhvn.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 27.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Las Palmas 21.10. til Golfen.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. Penang 29.11. til Marseilles.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. London 3.11.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 1.11.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Antwerpen 1.11.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. San Francisco 23.10. til Panama Kanal.
 s.s. *Æsel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 29.10.

B

s.s. *Beira*, Jacobsen, afg. Antwerpen 6.11. til Tanger.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenhuis*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. West Afrika 25.10.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Piteå 6.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Riga 5.11.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Danzig 5.10. til London.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Rotterdam 2.11.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Wiborg 2.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbhvn. 5.11. til Blyth.
 s.s. *Botnia*, i Dok i Kbhvn. siden 14.10.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Ayr 1.11. til Bilbao.
 s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Rio 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Garston 26.10.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 29.10.



HVAD DE VED — OG HVAD DE BØR VIDE:

De har altid vidst, at GAMMEL LAGER er Verdens ypperste Lagerøl. Øllet der skabte Carlsberg og dansk Bryggeriindustri Verdensry.

Ved De ogsaa, at dets Søsterprodukt, NY LAGER, er af samme høje Standard, kun en Ubetydelighed lettere, saa det kan købes til samme Pris som Pilsner?

En Verdens-Artikel.

Paa Ø. K.'s Turistdamper »Polonia«, der i Sommer — som man maaske vil erindre — foretog tre store Rejser med tyske Turister til Middelhavet og til Madeira, blev der skænket Carlsberg Øl fra Fad til Passagerernes udelte Begejstring. Tyskerne forstaaer, som »fødte Kendere«, at værdsætte vort gode, danske Øl, og en kølig Carlsberg Exportøl eller en Gammel Lager fra Fad er jo heller ikke til at kimse af, under den brændende Sol ved Afrikas Kyster!

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

"ROSSIA"

KØBENHAVN

tegnar

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

løvrigt overtages
 ALLE ARTER FORSIKRINGER
 til de billigst mulige
 Præmier
 *

AKTIEKAPITAL
 6 MILLIONER KRONER
 PULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
 TELEFON: 12216 • TELEGRAM-ADR.: ROSSLAGEN

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSENGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Danzig Behrmann & Weiner, G. m. b. H. Gdynia „Union“

Skibshandlere og Slagtere

Danzig, Neufahrwasser & »Union« Gdynia

Telefoner: Danzig 35091-92 — Gdynia 71.

THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21694, 22806

DANZIG — Vors. Graben 6.

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegir« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

- s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Blyth 31.10. til Cartagena.
 s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. Swansea 3.11. til Providence.
 s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Herrensø 5.11.

C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Petersen, afg. Madeira 31.10. til Kbhvn.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Llanelly 1.11.
 s.s. *Charlow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Dover 7.11. p. R. t. Hamburg.
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Fairisle 6.11. p. R. t. New York.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Nørresundby 7.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fogo 1.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Danzig 3.11. til Birkenhead.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Finisterre 6.11. p. R. t. Boulogne.

D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Riga 4.11. til Preston.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 2.11.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Portsmouth 31.10.
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. New York 3.11. til Kbhvn.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Hamburg 4.11. til Durban.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Kotka 4.11.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kongsberg 5.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.

E

- s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Aalborg 7.11.
 s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Lissabon 5.11. til Oporto.
 s.s. *Egholm*, Tonnesen, afg. Antwerpen 3.11. til Ceuta.
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Garston 16.10.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. London 2.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Danzig 5.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Ystad 6.11.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Køge 6.11.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, ank. Skien 3.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Bureå 6.11. til Poole.
 s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Trångsund 8.11.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Rotterdam 4.11.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Bordeaux 31.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bristol 6.11.
 s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

- s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. II. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Perim 1.11. til Genoa.
 s.s. *Fana*, Michelsen, ank. Newport 4.11.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Hungerborg 31.10.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Esbjerg 8.11. til Grimsby.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Hamburg 6.11.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Norfolk Va. 27.10. til Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Danzig 4.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 5.11.
 s.s. *Frederiksberg*, Wendt, afg. New Orleans 24.10.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

- s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Penarth 4.11.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Nakskov 7.11.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk Va. 21.10. til Kbhvn.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. New York 1.11.

H

- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Middelfart 5.11.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Björkö 7.11.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 7.11.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Dunkirk 4.11. til Randers.
 s.s. *Holland*, Haure Petersen, ank. Montreal 5.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Galveston 2.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Huelva 5.11. til Fredericia.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Swansea 1.11.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 25.10.
 m.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. London 2.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Kbhvn. 8.11.
 s.s. *Hjortsholm*, Hejede, afg. Swansea 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Dok i Helsingør siden 27.10.

J

- s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Tyne 8.11.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Panama 28.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Zaandam 1.11.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Leningrad 4.11. til Preston.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Montreal 27.10. til Kbhvn.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Frederikshavn 4.11.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Swinemünde 7.11.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Cienfuegos 1.11.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 24.10.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 6.11.
 s.s. *Jungshoved*, Bercholt, ank. Trångsund 6.11.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Perim 4.11. p. R. t. Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Odense 6.11.

K

- s.s. *Kai*, Christensen, ank. Vilvorde 2.11.
 s.s. *Kalø*, Andresen, Strandet 29.10. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Stettin 7.11. til Kbhvn.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Cardiff 29.10. til Havana.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Algiers 31.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, ank. Newport 1.11.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Catania 5.11. til Trapani.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Martinique 4.11.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Caleta 18.10. til Tallmouth f. O. pass. Cape Horn 5.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. November 1927.

London	18,17 ¹ / ₂	Madrid	63,60
New York	373,75	Amsterdam	150,85
Berlin	89,05	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,50
Antwerpen	52,15 [*])	Helsingfors	9,43
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,45	Wien	52,80

^{*}) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Singapore 4.11.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Las Palmas 4.11.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Tyne 4.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Blyth 3.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hanßen, ank. Wiborg 2.11.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle o/T. 5.11. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Hull 3.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 3.11.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Bloch, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 7.11. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Portland M. 5.11. til Norfolk Va.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Aden 2.11. til Penang.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Sørnås 5.11. til Zaandam.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 3.10.
 s.s. *Margrethe*, Jacobsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. W. Hartlepool 1.11.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. London 29.10.
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Stavanger 7.11.
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Kbhvn. 3.11.
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Hamburg 5.11.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Leningrad 3.11.
 s.s. *Minsk*, zuin Vohrde, afg. Lissabon 4.11. til Kbhvn.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Malmø 6.9.
 s.s. *N. F. Højding*, ank. Wasa 5.11.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Cardiff 7.11.
 s.s. *Nevada*, Nielsen, ank. Kbhvn. 7.11.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, afg. Kbhvn. 4.11. til Leningrad.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Willarsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Kbhvn. 7.11.

O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Odense Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Swansea 5.11. til Halifax.
 m.s. *Oregon*, Olsen, afg. Montreal 31.10. til Malmø.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 29.10. til New York.

P

- s.s. *P. Madsen*, ank. Nørresundby 6.11.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Rufisque 1.11.
 m.s. *Panama*, Væring ank. Kbhvn. 4.11.
 s.s. *Parana*, Brønér, afg. Savannah 23.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Trangsund 5.11.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Montreal 7.11. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Gibraltar 4.11. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Phenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamborg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Gøteborg 28.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Swansea 27.10. til Montreal.
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, afg. New York 1.11. til Kbhvn.
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Gibraltar 5.11. p. R. t. Bougie.

R

- s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Gefse 5.11.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Hull 29.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Aalborg 7.11. til Antwerp.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Kbhvn. 21.10.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Sunderland 7.11.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Reval 7.11. til Riga.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Dover 6.11. p. R. t. La Rochelle-Pallice.
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. Hamborg 6.11. til Antwerpen.
 s.s. *Sigrun*, Lund, ank. Antwerpen 3.11.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. London 1.11.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rouen 2.11.
 s.s. *Skaane*, Kuhn, ank. Danzig 4.11.
 s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. London 1.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Haderslev 5.11.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Becton 4.11.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Bordeaux 3.11.
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Riga 5.11.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 20.10. til Gnayaquil.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. London 1.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kalundborg 6.11.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 3.11.
 s.s. *Swava*, Christensen, ank. Valencia 5.11.
 s.s. *Svend Pii*, pass. Skagen 7.11.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Glasgow 29.10.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, pass. Grenock 29.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Horsens Ruten.

T

- s.s. *T. M. Werner*, ank. Afrika 26.10.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Kbhvn. 7.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 7.11. til Kbhvn.
 m.s. *Tacomá*, Røder, afg. Kobe 1.10.
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Sarpsborg 25.10. til Boston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 7.11. til Dunkirk.
 s.s. *Tjaldur*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, ank. Danzig 6.11.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Seattle 3.11.
 s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Marseille 6.11.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Burntisland 26.10. til Catania.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 5.11. til La Pallice.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Uraniensborg*, Hansen, afg. New York 31.10.

V

- s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Saloum 24.10. til Antwerpen.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 6.11.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Paramaribo 1.11.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Haukipudas 4.11.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Antwerpen 1.11.
 s.s. *Viborg*, Dissing Sørensen, ank. Sharpness 31.10.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 6.11.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, ank. Kbhvn. 7.11.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. London 27.10.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kolding 5.11.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Monte Christi 4.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen afg. Herrenwich 6.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 7. NOVEMBER 1927

Albert, Clausen, afg. North Sydney 1.11.
Frida, Nielsen, ank. Varberg 1.11.
Fylla, Jørgensen, ank. Hernøsand 30.10.
Galathea, Jensen, afg. Dover 3.11.
Helga, Madsen, ank. Teignmouth 1.11.
Hertha, Olsen, ank. Vestervik 5.11.
Nathalia, Groth, afg. Kirkwall 5.11.
Nordtrafik, Friis, ank. St. Johns 4.11.

3/m *Sk. H. C. Chr.*, Christensen, afg. Porsgrund 4.11. til Marstal.
 3/m *Sk. Fuglen*, Schmidt, ank. Vestervik 22.10.
 3/m *Sk. Hans*, Christensen, pass. Dungeness 1.11. p. R. t. Barnstable.
 3/m *Sk. Niels*, Rasmussen, pass. Dungeness 1.11. p. R. t. Barnstable.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KRUSE & BLEICHWEHLSKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

MUNDT & SCHÜTTSKIBSMÆGLERE — BEFRAGTNING
STETTIN
Bollwerk 2.

Telgr.-Adr.: »Skandia«. Telefoner: 28960 — 28961.

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER

NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE

NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

STEVEDORETelefoner:
537 & 1221**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:
»Hamdrusche

Aalborg

**SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**CORT ADELSERGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

TH. IBSENAUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSENAUT. FORHYRINGAGENT
TOLDBODGADE 9

*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

**DANSKE REDERES
ULYKKEFORSIKRINGS-
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-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL
LAMBERT BROTHERS
LIMITED
TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LONDON E.C.3.

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs } »Lambrose,	} »Lambert
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
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.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

FRIHAVNEN·KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
III
ØSTERSØEN & NORDEN

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegrejer

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö).....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	Telegr.-Adr.:"Mittler"
do.....	Seppinen & Co. Stevedores.....	"Mannola"
do.....	Karelia Stevedoring Co. O.Y.....	"Karelia"
Trångsund.....	A.B. The Federations Stevedore.....	"Sohn"
do.....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	"Mittler"
Wiborg.....	V. Sandholm & Co., Ltd.....	"Sandholms"
Fredrikshamn.....	Blomberg & Co. A.B.....	"Blombergs"
Kotka.....	Björklund & Co. i Kotka A.B.....	"Edvbjörklund"
Lovisa.....	Lovisa Stevedoring Co.....	"Association"
Borgå.....	Borgå Stuveraktiebolag.....	"Stevedore"
Helsingfors.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	"Edvbjörklund"
Sörnäas.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	"Edvbjörklund"
Ekenäs.....	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.....	"Edvbjörklund"
Hangö.....	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.....	"Edvbjörklund"
Åbo.....	O.Y. Newstevedoring, Ltd.....	"Newstevedoring"
Nystad.....	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.....	"Export"
Raumo.....	Wass & Lundberg O.Y.....	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto.....	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.....	"Wahlroos"
Kristinestad.....	Lindqvist & Co.....	"Lindqvist"
Kaskö.....	Lindqvist & Co.....	"Lindqvist"
Wasa.....	A. B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.....	"Ostrobotnia"
do.....	Merivälitys Osakeyhtiö.....	"Merivälitys"
Nykarleby.....	Nykarleby Stevedoring Company.....	"Wilkmán"
Jakobstad.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä.....	Stuvarebolaget.....	"Prompt"
do. do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	"Stowing"
Müllersvik & Himango.....	Stuvarebolaget.....	"Prompt"
do. do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	"Stowing"
Brahestad.....	The Association Stevedores.....	"Despatch"
do.....	F. Thompson.....	"Thompson"
Uleåborg & Haukipudas.....	Stuvarebolaget.....	"Prompt"
Kemi.....	S. R. Bygglin.....	"Bygglin"
do.....	Stuvarebolaget.....	"Prompt"
Torneå.....	Torneå Stevedoring Co.....	"Stevedoringco"

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tærdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tærdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

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

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres
med Dags Varsel.

DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

AKTIESELSKABET

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstlf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869

METHIL

Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning.

Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.

Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 47

FREDAG 18. NOVEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

ISOBSERVATIONER FRA FLYVEMASKINER

I vort sidste Nr. omtalte vi de Planer, man i Sverige har haft om i den kommende Vinter at lade foretage Isobservationer fra Flyvemaskiner, og at Planerne antagelig ikke vilde blive gennemførte grundet paa de store Udgifter, som vilde være forbundet dermed.

For at høre, hvorledes man ser paa dette Spørgsmaal her i Danmark, har vi henvendt os til Lederen af vor egen Istjeneste, Hr. Kaptajn Speerschneider, der udtaler, at vi herhjemme allerede for nogle Aar siden foretog nogle indledende Forsøg med Observationer fra Flyvebaade og nu i Sommer har truffet Aftale med Marinens Flyvevæsen om saadanne Observationer.

Medens Spørgsmaalets Løsning stiller sig saa bekosteligt for Sverige, udtaler Kaptajnen, gøres det uden Udgift her, idet Observationerne kun skal tages, naar Flyvebaadene af andre Aarsager er paa Vingerne. Paa denne Maade glider Sagen lettere, end naar et stort og bekosteligt Apparat skal sættes i Scene.

Iøvrigt kan man, udtaler Kaptajn Speerschneider, kun vanskeligt observere Isens Art og Besejlingsforholdene fra Flyvemaskine, men man forventer ogsaa kun at faa at vide, hvor der ligger Is, og hvor der er isfrit, samt hvor Iskanten ligger. Disse Oplysninger maa da kombineres med Meldingerne fra Udkigsstationerne og fra de Dampere, der har Interesse af at deltage i Arbejdet. Idealet her vilde selvfølgelig være, at alle Dampere sendte Melding ind.

REDERIVIRKSOMHED FØR OG NU

For et Par Uger siden opstillede det kendte svenske Skibsfartsblad »Svensk Flagg« følgende Spørgsmaal: Er det billigere at drive Rederivirksomhed nu end i 1913? Bladet har nu fra en Reder modtaget Svar, der gaar ud paa, at det ikke er billigere nu til Dags at drive Rederivirksomhed, end det var i 1913. Den paagældende Reder har af sine Regnskaber for 1913 uddraget en Del Tal, som han sammenstiller med de tilsvarende Tal for indeværende Aar, og disse Tal viser, at Udgifterne paa de fleste Omraader er gaaet op med over 100 pCt.

De Tal, som Rederen anfører, skriver sig fra Driften af en Damper paa ca. 2,800 Tons d.w. Hvad Lønkontoen angaar, beløb den sig i 1913 til 2,000 Kr. pr. Maaned og andrager nu 4,200 Kr., hvilket vil sige, at den er steget med 110 pCt. For Proviantkontoens Vedkommende varierede Udgiften pr. Mand og Dag i 1913 fra 80 Øre til 1.40 Kr., og for at være paa den sikre Side, har Rederen sat Gennemsnitsudgiften til 1,10 Kr. Udgifterne til Proviant for den nævnte Damper paa 2,800 Tons d.w., der havde en Besætning af 21 Mand, androg altsaa 23,10 Kr. om Dagen eller 8,432 Kr. om Aaret. For i Aar andrager Udgifterne fra 1,80 Kr. til 2,60 Kr. pr. Mand om Dagen, og sættes Gennemsnitsudgiften i Analogi med, hvad der er gjort ovenfor til 2,20 Kr., bliver Udgiften

48,40 Kr. pr. Dag eller 17,666 Kr. om Aaret. Det maa dog her bemærkes, at Besætningen er forøget med en Mand, en Radiotelegrafist, men Udgiften til Proviant er dog steget med 110 pCt. Udgifterne til Dæks- og Maskinformødenhederne viser en Stigning af 76 pCt. Olierne er blevet 55 pCt. dyrere, Rengøringsmidler 70 pCt. dyrere og Farver omtrent 105 pCt. dyrere. Rederiets Kontorudgifter, derunder Lønninger, Leje etc. viser en Stigning af 110 pCt. Laste- og Losseudgifter er ikke af mindre Interesse. Hvad Trævarerne angaar, stammer Tallene fra Haparanda-Distriktet. Gennemsnitsudgiften var i 1913 2,73 Kr. pr. std., men den er i Aar 6,11 Kr., hvilket er en Stigning paa 124 pCt. Kullosning i Norrland kostede i 1913 gennemsnitlig 70 Øre pr. Ton, men koster nu i Gennemsnit 1,45 Kr. pr. Ton, altsaa en Stigning paa 107 pCt. Hvad Losning af Træ angaar har Rederen valgt Havnene Cardiff og Great Yarmouth. Gennemsnittet for disse to Havne var i 1913 £0.3.3. pr. std. og er nu £0.7.½, en Stigning paa 117 pCt.

I Aarene 1910—14 var Gennemsnitsprisen for en ny Damper paa 2,800 Tons d.w. £9.0.0. pr. Ton d.w. eller til en Kurs af 18,10 Kr. 163 Kr. pr. Ton d.w. Nu koster en ny Baad paa 2,800 Tons d.w. ca. 273 Kr. pr. Ton d.w. eller 68 pCt. mere. Et Værft, som i Øjeblikket faar en Kontrakt paa en Damper paa 2,800 Tons d.w. til en Pris af 273 Kr. pr. Ton d.w., regner ikke med Fortjeneste paa Nybygningen, men naar Værftet skal reparere og klassificere et Skib, regnes der med en Fortjeneste paa mindst 42 pCt., hvoraf man kan drage den Slutning, at Reparationer er steget med mindst 110 pCt. Rederen har ikke medtaget Havneafgifterne i sine Beregninger, fordi de varierer saa meget i de forskellige Havne, men det er jo en Kendsgerning, at de fleste Steder er steget meget væsentligt siden 1913.

Forsikringsudgifterne for en ny Damper paa 2,800 Tons d.w. stillede sig i 1913 saaledes: 2,800 Tons d.w. à 163 Kr. = 456,400 Kr., 5 pCt. Assurance 22,820 Kr., i 1917: 2,800 Tons d.w. à 273 Kr. = 764,400 Kr., 5 pCt. Assurance 38,220 Kr., hvilket viser, at Forsikringsudgifterne er steget med 68 pCt.

Tager man denne stærke Stigning i Driftsudgifterne i Betragtning, udtaler Rederen, og samtidig husker, at Fragtindtægten for f. Eks. en Rundrejse med Kul og Træ kun er steget med 20—25 pCt., kan man vanskeligt forstaa, at det er muligt at opretholde Tramparten.

Saaledes ligger Forholdene altsaa i Sverige, og der er ikke nogen Tvivl om, at Forholdene for danske Redere er endnu mere ugunstige. Men naar Fragtarterne i de hjemlige Markeder er saa lave, at de ikke alene ikke levner noget Overskud, men i mange Tilfælde bringer direkte Tab, er det givet, at Rederne ikke i Længden kan opretholde deres Virksomheder under saadanne Former, som de burde, idet de enten maa anvende eventuelt opsparet Kapital paa den forsvarlige Vedligeholdelse af Materiellet, eller lade dette forfalde og blive mindre konkurrencedygtigt eller unnlade at foretage de fornødne Afskrivninger,

og under saadanne Forhold er det selvfølgelig en Umulighed for Rederne at opspare Kapital til Fornyelse af Tonnagen.

LLOYD'S REGISTERS FORLISSTATISTIK

Lloyd's Register har offentliggjort sin Forlisstatistik for 2. Kvartal af 1927. Den samlede Nedgang i Verdenstonnagen af alle Aarsager i Kvartalets Forløb androg 75 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage af 112,240 Bruttotons og 23 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 18,006 Bruttotons, men heraf gik dog kun 47 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage af 47,491 Bruttotons og 16 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 12,961 Bruttotons tabt som Følge af Forlis paa Grund af haardt Vejr etc., medens Resten kondemneredes eller blev hugget op.

Danmark mistede i denne Periode 1 Damper (s.s. »Johanne») paa 941 Bruttotons, der var rapporteret savnet, men intet Sejlskib, og Forlisprocenten var for Danmarks Vedkommende af Skibsantallet 0.13 pCt. og af Tonnagen 0.09 pCt.

Japan staar i dette Kvartal med den højeste Forlisprocent, 0.54 og 0.29 henholdsvis af Skibsantal og Tonnage og Grækenland og Holland har i nævnte Kvartal intet Tab haft.

DØDSFALD OM BORD

Hovmester Karl Rasmussen er død om Bord i Damperen »Slesvig« og sænket i Havet paa dens sidste Rejse fra Rufisque i Vest-Afrika. Han blev 55 Aar og efterlader sig Hustru og 3 voksne Børn. Rasmussen har indtil for et Par Aar siden i en Aarrække sejlet med »Vesterhavet«s Dampere.

EN NY BOG AF KNUD ANDERSEN

Det er med stor Interesse, man griber en ny Bog af Knud Andersen, som for et Par Aar siden udsendte sin udmærkede Roman »Havet«, der med ét Slag bragte ham frem i første Række blandt de Forfattere, som skildrer Søens Folk og deres Liv. Knud Andersens nye Bog hedder »Brænding«, og i den befæster han yderligere den Position, han allerede havde vundet. »Brænding« er ligesom »Havet« en dybt alvorlig Bog, men vel nok noget mildere. Hovedpersonen i Bogen, Ture Vester, blev født samme Nat hans Fader mistede Livet under Forsøg paa at redde nogle Skibbrudne. Ture vokser op hos Moderen i det lille fattige men gode Hjem ved Havet, som han trods alt, hvad hun gør for at holde ham derfra, drages stærkere og stærkere imod, saaledes at han straks efter sin Konfirmation med hendes Samtykke gaar til Søs. Hans Udvikling fra Dreng til Mand og fuldbefarende Sømand sker nu om Bord i forskellige Sejlskibe, og Beskrivelsen af det haarde Liv om Bord, navnlig i en norsk Hvalfanger i de antarktiske Farvande er ganske udmærket, og det smukke, barske Kammeratskab tegnes ypperligt ligesom ogsaa Folkenes lejlighedsvis Færden i Land. Pludselig griber Hjemlængslen ham imidlertid; han bryder op og vender hjem; Moderen bliver lykkelig over atter at se ham, men hun er meget syg og dør kort efter hans Hjemkomst.

Efter at hun er begravet, gaar Ture paa Navigationsskole, og Forandringen til det stillesiddende Liv, dette medfører, falder ham vanskelig. Medens han er her, træffer han en ung Kvinde Helene Sindahl, en Datter af den stedlige Toldforvalter. De to unge kommer til at holde af hinanden, og efter at han har taget sin Styrmandseksamen, gifter de sig. De staar paa et saa forskelligt Kulturtrin og er af et saa forskelligt Temperament, at dette kunde berede dem Vanskeligheder nok, men hertil kommer deres vidt

forskellige religiøse Opfattelse. Alt dette fører til stadige Rivninger mellem dem under hans korte Ophold i Hjemmet trods det, at de virkelig holder af hinanden, og hver paa sin Vis vil det bedste for den anden. Som Følge af, at hun er saa meget alene og trænger til aandelig Støtte, slutter hun sig til en Sekt, der holder Møde i hans Hus da han ved én Lejlighed kommer hjem fra Rejse. Han jager dem alle ud, og det kommer til en Art Brud mellem dem, fordi han, som hun siger, har berøvet hende hendes sidste Anker. Han tager saa Hyre i en Trampbaad, der skal i Timecharter paa Amerika i tre Aar. Hans Hustru og deres lille Søn, Helge, bliver i Hjemmet. I den paafølgende Skildring af den haarde, forcerede Tjeneste i det time-chartrede Skib tegner Forfatteren nogle ypperlige Typer, saaledes at Personerne staar lyslevende for én, og Chartret er næsten udløbet, uden at Ture har hørt fra Hjemmet eller ladet høre fra sig, da han gennem en af sine tidligere Skibsfæller, der paa Grund af Sygdom er vendt tilbage til Danmark, faar at vide, at hans Søn er død og hans Hustru meget syg. Han rejser saa straks hjem, og deres Kærlighed til hinanden, der egentlig aldrig har været slukket, fører dem atter sammen, og efter en drøj Periode med forskellig Modgang, følger hun med ham, da han bliver Fører paa et Sejlskib.

Det er en alvorlig og paa sine Steder maaske lidt tung Bog, men den indeholder mange glimrende Enkeltheder, og der er neppe nogen anden dansk Forfatter, der naar op paa Siden af Knud Andersen i Skildringen af Søens Folk og af det daglige Liv om Bord paa de lange Rejser.

VINTERSEJLADSEN PAA LENINGRAD

Efter hvad Norges Rederforbund meddeler, har de russiske Myndigheder besluttet at holde Leningrads Havn aaben ved Hjælp af Isbrydere indtil 15. Januar. Havnens Isbryderflaade, bestaaende af 3 store, 3 middelstore og mange smaa Isbrydere, skal allerede nu være helt parat til at optage sin Virksomhed.

Vinterskibsfarten paa Leningrad kan jo imidlertid som Erfaringerne fra de foregaaende Aar viser, rumme store Farer for Beskadigelser og Forsinkelser af Skibene. Isbryderassistancen vil i Aar ligesom tidligere blive ydet gratis.

Hvorvidt Sejladsen ved Isbryderhjælp i Foraarsperioden (fra Midten af April) i Lighed med foregaaende Aar vil blive genoptaget, vil afhænge af de Krav, som Udenrigshandelen maatte stille saavel som af Isforholdene.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af Oktober Maaned udført ialt 338,122 Tons Kul, deraf til Danmark 97,464 Tons, mod 341,455 Tons, deraf til Danmark 95,803 Tons i September Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	137,132
Danmark	97,464
Italien	16,387
Frankrig	13,953
Letland	20,765
Finland	28,557
Norge	16,653
Spanien	7,211
	<u>338,122</u>

Udførselen er i det Hele taget som Maanedens forud. Der er dog for første Gang sendt et mindre Kvantum, 7211 Tons Kul til Spanien.

DE STORE LUGER I MODERNE SKIBE

Som bekendt betyder de store Luger i de moderne Lastdampere i haardt Vejr en Fare for Skibenes Sikkerhed, og et nyt System med Hensyn til Lugerne, hvorved det forhindres, at disse slaas ind i haardt Vejr maa derfor hilses med Glæde.

En Indsender har i »Maskinteknisk Tidsskrift« fremført et saadant nyt Arrangement, og han hævder, at Lugerne, saafremt Lugekarmene er bygget som vist paa nedenstaaende Skitse, ikke vil kunne slaas ind.

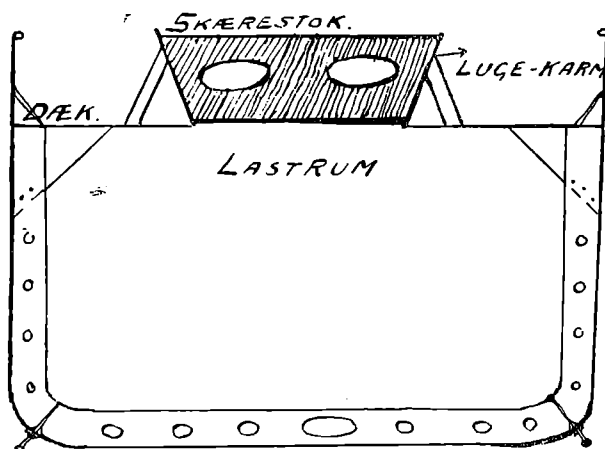
Vi gengiver hans Udtalelser og Skitse nedenfor:

Store Luger i moderne Skibe er en Nødvendighed, og de senere Aars Skibsbygning viser da ogsaa, at de bygges større og større, uden at Forstærkningen dog forøges i Forhold hertil.

Ganske vist er Skærstokkene meget svære og forsaavidt ogsaa stærke nok, men Svagheden ved disse store Luger ligger i Sporene, som bærer Skærstokkene. Hvad nytter det, at disse er nok saa svære, naar de saakaldte Spor, de ligger i, ikke svarer dertil og ikke kan svare dertil, idet der er Grænser for, hvor dybe disse kan være for ikke at blive beskadiget af Kraner og Gods ved Lastning og Losning.

Gang paa Gang læser man om Totalforlis, hvor Aarsagen har været, at Lugerne er slaaet ned af Søen. Det er dog hverken det enkelte Luge-dæksel eller

Skærstokken, som knækker, men hele Lugen, som slaas ned paa een Gang, og Skibet er hjælpeløst fortabt.



Ved at bygge Lugekarmen som vedføjede Tegning viser, er det praktisk umuligt, at en Luge kan slaas ned i nok saa haardt Vejr; først skal Skibet sprænges. En saadan Lugekarm fordyrer ikke Skibet og volder ej heller paa anden Maade Gene for Dækspladsen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 15. November 1927.

Udover det, at det hjemgaaende La Plata Marked fremdeles holdes oppe — og tildels er fastere for December, er Fragtmarkedet ganske uforandret og interesseløst. Montreal har ikke formaaet at hævde sin Position, til Trods for alle Argumenter om den snarlige Lukning. Befragterne blev alligevel ikke saa »sultne«, og Aarsagen kan delvis søges i handelspolitiske Grunde; hvad de ikke faar frem over Montreal inden Isen hindrer Sejlsadsen, vil fortrinsvis blive afskibet over Stillehavspladserne, St. John og New York. En jævn Efterspørgsel fra disse Havne kan der regnes med over Vintermaanederne, og især vil et fast Marked fra Pacific-Kysten være velkomment. La Plata var en Overgang svagt, d. v. s. Befragterne havde inddækket de mest presserende Ordre, og mente at kunne tage nogle Dages Pause, og haabe paa en Reaktion. Det viste sig imidlertid hurtigt, at den Taktik ikke gik denne Gang; i alt Fald ikke for Nov./Decb. Tonnagens Vedkommende. Hvis der er gaaet Baade ud i Ballast, er det i alt Fald ikke noget som batter, og da de udgaaende Laster ikke frister, kan La Plata Markedet umuligt faa tilstrækkelig Tilgang af Tonnage. Raterne maa følgelig vedblive at være faste, og selv om Febr./Marts Positioner lige for Øjeblikket negligeres, maa deres Tur ogsaa komme. Lidt "wait and see policy" kan her ikke skade. Østens Markeder er meget sparsomt repræsenteret, og det maa desværre siges at være Tilfældet ogsaa i andre prominente Markeder, ligesom vore hjemlige Markeder vedblivende ligger i Dødvande.

TRÆLASTMARKEDET

Isvanskelighederne er kommet tidligere i Aar end beregnet, og under normale Forhold vilde Østersømarkedet være bluset op en kort Stund, men Sæsonen er allerede spoleret. Det lille rush, som maaske endnu kan komme, vil ikke kunne gøre hverken fra eller til. Det er nok saa rimeligt, at enkelte Købmænd vil slutte nu for Afskibning over næste Aar, hvis Tonnagen kan faas til deres Rater, og ligesaa rimeligt er det, at Rederne ikke entrerer. Daarlige Rater kan altid erholdes. 5/10,000 Fv. Props 1/2 Sydfinland/Ghent el. Dunkirk udbydes til 36/- over

Sæsonen, og 5000 Fv. Midtfinland/Manchester-Barrow, Juni, Sept. 50/-. For prompt noteres bl. a.:

300 std. Domsjø/Dublin 60/-. 650/750 std. 2 Umeås/London, 46/-. 7/760 std. Hudiksvall/Boulogne, 36/750 std. Trångsund/Zaandam 21 Hfl. 500 std. Leningrad/Cardiff & Barry 54/-. 650 Fv. Leningrad/Holland, 31/-. 650 Fv. Björkö/Calais, 36/-. 700 Fv. Riga/Cardiff, 40/- 41/-. 6/700 Fv. 2 Sydfinland/Ghent el. Dunkirk 33/-.

600 std. Danzig/Antwerp er sluttet til 31/-, 500 Danzig/London 38/6, 300 std. Danzig/Tyne Dock 39/-, 380 std. Kotka/London 42/-.

KUL, KOKS etc.

Fra Østkysten kommer saa at sige ikke nye Laster frem; de sidste Slutninger er: 3000 T. Tyne/København 5/1½d., 2800 Lindholm Pier 5/4½d., 1700 T. Haderslev 6/-, 1200 Nakskov 6/6, Hull/København 2400 T. 5/-, 1050 T. Koks Dundee/Nykøbing F. 11/-, 1350 T. Koks Manchester/god Dansk 9/-. London Koks ca. 7/9 8/6, men stem og turn er problematisk. Danzig/Stockholm noterer 5/3 5/6, Gefle 6/-, god Dansk ca. 6/- for middelstore Baade. Raterne i Coastning er meget lave; Tyne/Hamburg 3/7½ Rotterdam/Rouen 3/9. Bay Noteringerne ligeledes lave.

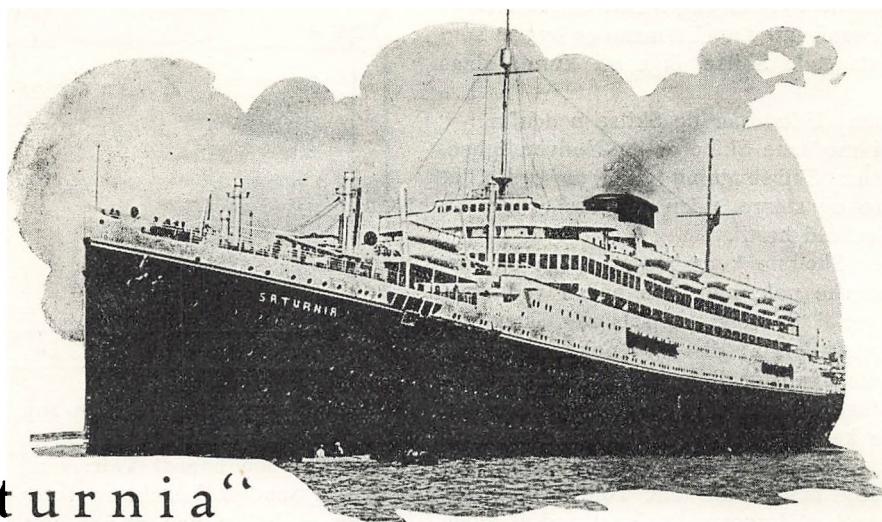
MIDDELHAVET

Udgaaende Kulrater er ikke bedre, men heller ikke væsentligt daarligere; det skorter imidlertid paa Ordre, og Tonnageudbudet er rigeligt. Hjemgaaende er lige saa usselt, som vi længe har været vant til. Frugtraterne er stadig 25/- op til 100,000 cbf., ned til 21/- 21/6, 150,000 cbf., Novbr. Lastning, og for Decb. indikeres endog kun 23/- 100,000 cbf. Baade. Salt Trapani/Norge er gjort til 13 Kr. 2 Lossehavne, nordligst Harstad, og Noteringerne i Dag er endog lavere. Tunis/Ayr 3000 T. sluttet til 10/-, Bizerta/Philadelphia 7/6, Bona/Rotterdam 4/3, Bona/Belfast 9/3d., Valencia/Rotterdam 6/6, Tunis/Rotterdam 7/-. Sortehavet/Kontinent 11/9, U.K. 12/3, Constanza/A.H. range 12/- og 1/2 Donau/3 Danske 19/6.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende er sluttet: 3000 T. Elben/Mobile \$3.,

Verdens største Motorskib



“Saturnia”

bliver

korrekt smurt med



Marine Olier

Gargoyle Marine Olier kan erholdes i over 300 af de største Havne i Verden.

Gargoyle Marine Olier føres i nøjagtig ens Kvalitet over hele Verden.

Vore Marine Kontrakter tillader Reederne i Forvejen at slutte Kontrakt om Levering i over 300 af de største Havne Verden over. Betaling sker paa Hjemstedet i dettes Mønt.

M/S »SATURNIA«,
24.000 Tons, er bygget til »Cosulich Societa Triestina di Navigazione«, Trieste, af Cantiere Navale Triestino. De to 20.000 H. K. dobbeltvirkende Burmeister & Wain Dieselmotorer, der er byggede af Stabilimento Tecnico Triestino, bliver korrekt smurt med Gargoyle Marine Olier.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i Oktober Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 539 med 329,407 N.R.T. mod 568 med 322,772 N.R.T. i September Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 512 med 313,779 N.R.T. mod 585 med 337,605 N.R.T. i September Maaned.

Af de i Oktober Maaned indgaaede Skibe indgik 306 Skibe med 196,985 N.R.T. i Ballast, medens 59 Skibe med 29,377 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Oktober Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe androg 510 med 308,476 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 511 med 314,214 N.R.T.

Tonnagen har i Oktober Maaned holdt sig paa samme Højde som i Maaned forud og som samme Maaned i foregaaende Aar. Den danske Tonnage med 93 Skibe 76,408 N.R.T. mod 66,626 N.R.T. i September staar denne Gang som for nogle Aar tilbage atter som Nr. 1, medens Tyskland med 164 Skibe

og 76,405 N.R.T. kommer som Nr. 2 og Sverige med 124 Skibe med 65,275 N.R.T. som Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien	4	1,215
Danzig	20	8,343
Danmark	93	76,408
Tyskland	164	76,405
England	26	23,201
Estland	2	404
Finland	6	6,502
Frankrig	9	8,516
Grækenland	1	110
Holland	4	2,562
Italien	2	5,611
Jugoslavien	1	2,069
Letland	20	17,496
Norge	45	21,255
Østrig	2	284
Polen	15	7,684
Sverige	124	65,275
Czekoslovakiet	1	67

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Havnetrafikken udviste atter i den forløbne Maaned en betydelig Tilbagegang. I Realiteten er Tallene dog gunstigere end i 1926, idet Varemængden over Havnen, bortset fra Kul, gennemgaaende er forøget.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning:

	Okt. 1927	Okt. 1926	Sept. 1927
Ialt ankommet	887	719	860
Ialt udgaaet	841	1,313	835
Ankommet med Stykgods	532	519	502
Udgaaet med Stykgods	556	522	525
Udgaaet med Kul og Kokes	267	767	282

Af de udgaaende Kulladninger var 123 bestemt for Nordeuropa, 52 for Italien og 66 for Frankrig. Tilførselen af engelske Kul gik tilbage til 83,000 Tons.

Fra Nordeuropa tilførtes 350,000 Tons Erts, fra Canada 52,000 Tons og fra andre Lande 350,000 Tons. Tilførselen var ialt 250,000 Tons større end i Oktober 1926.

Tilførselen af Korn androg godt 450,000 Tons (1926 280,000), hvoraf 295,000 Tons fra Nordamerika, 84,500 Tons fra Sydamerika, 43,000 Tons fra Donau, 14,000 fra Rusland og 20,000 Tons fra andre Lande. Tilførselen fra Rusland bestod hovedsageligt af Havre fra Leningrad. Desuden ankom 350,000 Sække Korn, hvorunder to store Hvedeladninger fra Australien.

Med Tankskibe ankom 75,000 Tons Jordolie og 7,200 Tons Planteolie.

Endelig udgjorde Bømuldstilførselen 14,454 bales,

hvoraf 10,431 bales fra Nordamerika, 2,737 fra Indien og 480 fra Ægypten. Forraadet var ved Maanedens Udgang 11,450 bales.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe	Sejlskibe	Med i Bal-	last
	Antal	Tons Netto	Antal	Tons Netto
U. S. A.	17	64,140	15	1
Belgien	12	6,055	6	6
Brasilien	3	12,365	3	
Czekoslovakiet	1	1,973		
Danzig	5	15,606	2	3
Danmark	22	33,180	19	4
Tyskland	190	290,192	185	25
Finland	10	13,696	9	1
Frankrig	85	105,968	83	2
Grækenland	14	35,312	1	10
Storbritannien	229	328,858	159	55
Italien	73	191,249	50	14
Japan	6	27,634	5	2
Letland	6	8,971	1	3
Nederlandene	262	451,503	1	69
Norge	67	101,263	42	19
Portugal	3	5,063	3	
Rumænien	2	5,019		2
Rusland	2	2,818	2	
Spanien	15	32,302	6	7
Sydslavien	4	10,210	1	2
Sverige	81	84,575	66	17
Ialt	1,109	1,828,222	1	69
Ialt udgaaet i Oktober Maaned d. A.	1,084	Skibe med 4,902,774 M ³ .		

(Fragtmarkedet fortsat.)

3000 T. Antwerpen/Syd-Staterne 11/6, Wales/Jamaica indikerer 8/- 8/3, Wales/Staterne 7/- og Wales/St. John 10/6 11/-, 15/1800 T., Montreal Markedet har yderligere skæmmet sig. Helt prompt 36,000 qr. Baad har maattet akceptere 12½ en 13 c. to Lossehavne. A/R. Option Hamburg 13½ c., U.K. 3/3d., og for 20/25 Novb. betales nu vanskeligt over 13 c. Basis A/R.; Montreal 1/2 Svenske kan muligvis gøres til 23 c. Kul, Hampton Roads/Alexandria ses sluttet à \$3.25, Santos \$3.90, Rio \$3.60, og Cuba/U.K. Cont. 16/9—17/- Novb./Decb. Gulven har taget nogle faa Baade, for Pitchpine til River Plate Havne, 15.50 à 16 Dollars, og for Oliekager betales omkring \$6.50, Vancouver/A-R. 29/6 Hamburg 30/- Novb., og Portugal/Italien 33/6, Novb./Dec.

SYDAMERIKA

Wales/Lower ports sluttet fremdeles til 12/- 12/6, og Wales/Bahia Blanca indikerer kun 11/6, Rotterdam/Buenos Aires 12/-. Nogen Bedring ser det ikke ud til, der kommer paa denne Side Jul. Det hjemgaaende Marked er til Gengæld meget fast og har alle

Chancer for at kunne fortsætte. Nogen Bedring fra forrige Uge er der ikke, en enkelt Slutning er endog gjort til reduceret Rate, men Markedet som Helhed er absolut i Redernes Favør, og gode Bulletiner ventes endnu fra den Kant. Chile/B-H. 1/25 Dec. er gjort til 29/-, Bergen/Malmø-Danzig 2/6 extra.

ØSTEN

Vestaustralien/U.K. Cont. Decb. søger et Par Baade, Basis 37/6 38/6. Til Indien er betalt 23/9 pr. Dec. For ny Høst er ingen nye Afslutninger kommet i Stand. Madras/Marseille, Febr. rapporteres til 30/6; Bombay/U.K. Cont., 24/6, 15/31. Dec. Vladivostock/R.-H. 33/9, 15/12 15/1.

TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er sløjt. Enkelte Rundrejser betinger 1/25, 1.40 for 25/3000 T., men for 6/8 Mdr. vil Befragterne gerne betale mere. En 4500 T. har taget \$1.07½ for 1 Rundrejse. Hollandske Trælastimportører søger 2/3 3/4000 Tonnere over Østersøsesonen til 4/3 4/6d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den blev ikke hugget op

Firmaet Petersen & Albeck købte for nylig en Del større Skibe, som skulde ophugges, og et af disse, »Maldonado«, skulde, efter at være ankommet til Firmaets Plads i Sydhavnen, være ophugget. Da Skibet imidlertid saa alt andet end gammelt og forældet ud, var der straks Købere. Det blev et tysk Rederi, som gennem Firmaet Albert Jensen købte Skibet, der nu er afgaaet til Kiel. Det er Hensigten at anvende »Maldonado« til Automobiltransport, og den vil sikkert efter denne Forandring blive anvendt til Transport af de nye Fordvogne rundt til de nordeuropæiske Havne fra Fabrikken i Sydhavnen.

Drevet paa Land

Dansk Skonnert »Sine«, der i Søndags havde søgt Læge for Stormen i Killala-Bugten ved Irland, fik Ankerkættlingen sprængt, og den drev ind paa Land. Skibet var snart fuldstændig Vrag. Mandskabet, 9 Mand, blev under store Vanskeligheder reddet af to Redningsbaade fra Killala. Skibet var paa Rejse fra Göteborg til Ballina med Tømmer.

Gul Fcber i Senegal

»Baltic and I. M. C.« meddeler, at ifølge en Rapport fra

Autoriteterne i Senegal er det samlede Antal af gul Fcber i Senegal fra 13. Maj til 14. Oktober ialt 142 Tilfælde, hvoraf 95 var med dødelig Udgang. Naar den hvide Befolkning anslaaes til 9495 Personer, er Procenten 1,5. Byen Dakar havde 56 Tilfælde, hvoraf 37 med dødelig Udgang, og tre andre Pladser havde 13 Tilfælde med 9 Døde. Den 16. Oktober var 8 Personer under Lægebehandling og 5 under Observation. Det franske Sanitetsvæsen kræver, at alle Skibe, der kommer fra Senegal, skal underkastes Inspektion af Læge og Desinficering af Besætningens Rum samt Rygning af Lastrum.

Blinde Passagerer

Ved den hollandske Damer »Almkerk«s Ankomst til Fremantle fandt man 54 blinde Passagerer bevidstløse i dens Ballasttank. Det menes, at de er kommet fra Port Said og har tilbragt den meste Tid paa Bunden af Lastrummet og først er blevet anbragte i Tanken, da Skibet løb ind i Havnen.

Føreren af Damperen anklages for at have tilladt forbudte Indvandrere at komme ind i Australien. De paa-gældende Indvandrere vil straks blive udviste.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS
TELGR.-ADR. „ALFRED“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
„MYREN“
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: „Holmeld“
Amaliegade 36

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)
HAVNEVEJ 40
Telefon Nr. 166 Telegram-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

NAKSKOV

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

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

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«
Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
Nykøbing F.

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR
Telefoner: Provins Nr. 6·16·68 Telegram Adresse:
Statstelefon Nr. 11 »JØRGENSEN«

NØRRESUNDBY

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

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390
Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING
DANMARK
TELEFON Nr. 194 & 302 TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

Stødt paa en Mine

Ifølge Meddelelser fra Reval er tysk Damper »Möwe« stødt paa en Mine udfør Øsel og sunket. Tre af Besætningen omkom, medens Resten blev reddet.

Isforholdene ved Sundsvall

Firmaet Swedberg & Kronberg meddeler, at det har været 8—13 Graders Kulde, men der har endnu ikke dannet sig Is. Vedvarer denne Kulde, kan der hurtigt vise sig Hindringer for Sejladsen. Et stort Antal Dampere ventes endnu i November og December.

Over Atlanterhavet paa 40 Timer

Efter hvad tyske Blade meddeler, har en Skibsbygger i Hamburg konstrueret en ny Baadtype, der skal være i Stand til at sejle med en Fart af 150 km i Timen og, ligegyldigt hvordan Vejret er, gaa over Atlanterhavet fra Cherbourg til Boston paa 40 Timer. Den nye Baad har Form som en Torpedo og er fuldstændig overdækket. Den er 30 Meter lang, 4 Meter i Diameter og drives af to Skruer, der er anbragt paa Siderne. Den kan medtage 10 Passagerer og Post af alle Slags, samt en Besætning paa 4 Mand. Til Foraaret skal den foretage sin første Prøvesejlads fra Tyskland til Amerika.

Grundstødt i Havnen

Dansk-engelsk Dampskibsselskabs Damper »Belgien« ankom den 11. f. M. til Kotka Red i Finland, hvor den skulde indtage Trælaster. Da Indladningen omtrent var sluttet den 22. s. M., faldt Vandet 2 Fod i Løbet af Natten. Skibet havde faaet Styrbords Slagside og stod med Bagbords Side i en Dybde af 22 Fod. En Del af Ladningen blev flyttet og en Tank lænsedes og der manøvreredes for at komme flot, men uden Resultat, hvorefter Indladningen standsedes. Ved Dykkerundersøgelse viste

det sig, at Skibet hængte med Bagbords Slingrekøl midtskibs paa en Sten, der var 7 Fod høj og 6 Fod bred. Med Assistance af Slæbebaad kom det flot, lastede Resten af Ladningen og afgik om Aftenen.

Føreren, Kaptajn Schjoldan Hansen forklarede under Søforhør i København, at Pladsen var anvist af Havnelødsen, efter at Skibets Dybgaende var opgivet til 20 Fod i lastet Stand, og Lødsen havde erklæret, at det paagældende Sted i Havnen var 22 Fod dybt.

Grundstødt paa Refsnæs Rev

Onsdag Aften den 9. ds. er Damperen »Schleswig-Holstein« af Hamburg, paa Rejse fra Kiel til Oslo, grundstødt paa Refsnæs Rev. Damperen, der er paa 5—6000 Tons, staar meget haardt. Svitser-Damperne »Garm«, »Geir«, »Svava« og »Ymer« arbejder ved Havaristen. »Schleswig Holstein« er læk i Forskibet og har Vand i Forlasten. Bjergningsdamperne arbejder med Motorpumper i Nr. 1 Lasten, og man har begyndt at lægtre Bunkerullene. Fredag Aften meldtes Snestorm ved Strandsstedet.

Det lykkedes Bjergningsdamperne at bringe Skibet flot, og ved en foretagen Dykkerundersøgelse viste det sig, at Forskibet var en Del beskadiget. Havaristen afgik derefter til Kiel for at reparere.

Naar Gud velsigner Stranden

I Begyndelsen af November strandede Damperen »Kalevala«, der havde 213 Tons Mel fra Vasa Dampmølle ombord, i Nærheden af Bergø. Det lykkedes Besætningen at bjerpe en Del af Lasten i Land. Senere er det konstateret, at der mangler 900 Sække til en Værdi af 150,000 Mark. Politundersøgelsen har godtgjort, at de savnede Sække simpelt hen er bleven stjaalet fra Vraget. Man har hidtil fundet 200 af de stjaalne Sække hos en Snes forskellige Personer. Man regner med, at ialt ca. 100 Personer er indblandet i Affæren og vil komme under Tiltale.

ISMELDINGER PR. 15. NOVEMBER 1927**Finland**

Wiborg-Trångsund uhindrende Sjapis.
Kotka uhindrende Sjapis.
Raumo og Relandersgrund usigtbart.
Mäntyluoito indre Havn uhindrende Sjapis.
Kallo og Råfsö usigtbart.
Wasklot Havn svær Fastis, kun for kraftige Dampere.
Storhästen-Insten Fastis, lukket for Sejlskibe.
Jakobstad Fastis, kun for kraftige Dampere.
Yxpila Havn og inden for Tankar Fastis og Sjapis, kun med Isbryderhjælp.

Brahestad og nordligere Stationer lukket.

Øvrige Stationer isfri.

Sverige

Rödkallen usigtbart.
Luleå, Løbet Fastis, kun for isforstærkede Dampere.
Gåsören, Søen sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere.
Västra Kvarken Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Aangermanälven ovenf. Svanö Fastis, lukket for Sejlskibe.
Alnöundet Fastis, Rende.
Øvrige Stationer isfri.

POSITIONSLISTE PR. 14. NOVEMBER 1927**»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg—Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Boston, Engl. 9.11.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Dunston 13.11.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Yokohama 11.11. til Chinwantar.
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Ratan (Sikeå Distr.) 8.11.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Montreal 12.11.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Brisbane 26.10 til Vancouver.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 4.11. til Kbhvn.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 27.10. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. New Orleans 9.11.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Peruim 11.11. p. R. t. Suez.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Beckton 10.11.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 1.11.
s.s. *Astrid* Bjark, afg. Antwerpen 13.11. til Alexandria.
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Kanalen 6.11. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Azel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 29.10.

B

s.s. *Beira*, Jacobsen, afg. Tanger 13.11. til Melilla.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. West Afrika 25.10.

s.s. *Birte*, Christensen, ank. Halmsund 13.11.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Windau 11.11.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. London 10.11.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Rotterdam 2.11.
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Wiborg 11.11.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 14.11.
s.s. *Botnia*, i Dok i Kbhvn. siden 14.10.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Bilbao 11.11.
s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Rio 3.11. til Madeira.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Garston 26.10.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Manchester 11.11.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 10.11.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Cartagena 12.11. til Valencia.
s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. Swansea 4.11. til Providence.
s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Leningrad 11.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Petersen, afg. Kbhvn. 13.11. til Horsens.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. November 1927.

London	18,18	Madrid	63,55
New York	373,50	Amsterdam	150,80
Berlin	89,10	Stockholm	100,50
Paris	14,80	Oslo	98,75
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,40	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Prawl Pt. 10.11. p. R. t. Sarpsborg.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Hull 13.11.
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Fairisle 6.11. p. R. t. New York.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Noronha 7.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Birkenhead 11.11.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Boulogne s/m. 13.11.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Ghent 10.11.
 s.s. *Danfjelt*, Voss, afg. London 13.11. til Kbhvn.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Portsmouth 4.11. til Granton.
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. New York 3.11. til Kbhvn.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Hamburg 4.11. til Durban.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Trångsund 13.11.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 13.11.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Oporto 9.11. til Kbhvn., pass. Mohant 12.11.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Melilla 12.11. til Marseille.
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Cardiff 11.11.
 s.s. *Ella*, afg. Kbhvn. 14.11. til Aarhus.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Beckton 13.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Antwerp 10.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Karlskrona 12.11. til Frederikshavn.
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. Køge 13.11. til Räsö.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Randers 12.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Poole 13.11.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Kotka 11.11.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Bordeaux 31.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Sharpness 12.11.
 s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Port Said 11.11. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Rotterdam 14.11.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Fiona*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 20.10. til Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Cape Wrath 13.11.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, pass. Brunsbüttel 11.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 5.11.
 s.s. *Frederiksberg*, Wendt, afg. New Orleans 24.10.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Penarth 9.11. til Las Palmas.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Nakskov 12.11. til Windau.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Aarhus 13.11.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. New York 1.11.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Middelfart 10.11. til Umeå.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 11.11.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Danzig 14.11.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Montreal 10.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Sydney, C.B., 13.11.
 s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, pass. Hook of Holland 15.11. p. R. t. Fredericia.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Swansea 12.11. til Halifax.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 12.11. til New York.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. London 14.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Antwerpen 12.11.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Odense 14.11. til Danzig.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. San Francisco 12.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Dunston 12.11.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Kbhvn. 9.11. p. R. t. Preston.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 14.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Trångsund 9.11.
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Swinemünde 13.11. til Kbhvn.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Pensacola 12.11.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Kbhvn. 12.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Montreal 6.11.
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Kotka 12.11.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Perim 4.11. p. R. t. Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 14.11.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Vilvorde 2.11.
 s.s. *Kalø*, Andresen, strandet 29.10. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 9.11. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Cardiff 29.10. til Havana.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, pass. Perim 13.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, afg. Newport 10.11. til Algiers.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Trapani 7.11.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Martinique 4.11.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 5.11. p. R. t. Fallmouth f. O.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Colombo 11.11.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Tyne 4.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. West Hartlepool 15.11.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Halifax 13.11. til New York.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filtalkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

*

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden»

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306»

GRUNDLAGT 1755

A.S. DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

s.s. *London*, Caspersen, ank. Hull 3.11.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 3.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo-Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Bordeaux 14.11. til La Pallice.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk. Va. 10.11. til Montreal.
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Malaya*, Kruse, afg. Aden 2.11. til Penang.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Zaandam 11.11.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 31.10.
s.s. *Margrethe*, Jacobsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Dunston 12.11. til Gefle.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Cardiff 13.11.
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Stavanger 12.11. til Cardiff.
m.s. *Meonia*, Topp, pass. Skagen 12.11. p. R. t. Middlesbrough.
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Wasa 13.11.
s.s. *Minsk*, zum Vohrde, ank. Kbhvn. 13.11.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Karlskrona 11.11. til Hernösand.
s.s. *Natal*, Madsen, pass. Ushant 12.11.
s.s. *Nevada*, Nielsen, ank. Kbhvn. 7.11.
s.s. *Nidaros*, Snedker, afg. Leningrad 13.11. til Kbhvn.
s.s. *Niels Ebbesen*, Willadsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Danzig 10.11.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Swansea 5.11. til Halifax.
m.s. *Oregon*, Olsen, afg. Buenos Aires 9.11. til Santos.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Montreal 31.10. til Malmø.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 9.11.

P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Hernösand 13.11.
s.s. *Parana*, Bronér, ank. Bremen 12.11.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Trångsund 5.11.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Montreal 6.11. til Kbhvn.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Rotterdam 12.11.
s.s. *Phoenix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Gøteborg 8.11. til Leningrad.
s.s. *Polaris*, Holm, pass. Cape Race 10.11. til Montreal
s.s. *Polonia*, Skjoldam, ank. Danzig 14.11.
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlse, afg. Bougie 13.11.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Gefle 12.11. til Ghent.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Hull 29.10.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Antwerpen 10.11.
s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Kbhvn. 6.11. til Baytown.

s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 13.11.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Riga 10.11.
m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 9.11. til Port Said.
m.s. *Stam*, Frandsen, afg. Antwerpen 13.11. til St. Thomas.
s.s. *Sigrun*, Lund, ank. Aarhus 13.11.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Beckton 10.11.
s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Barry 12.11. til Algiers.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Brunsbüttel 13.11.
s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. London 1.11.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 14.11. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Trondhjem 12.11.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Bordeaux 3.11.
s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. London 12.11.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Callao (Peru) 11.11.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. London 1.11.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Svendborg 12.11. til Rotterdam.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Swansea 13.11.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Carthage 10.11. til Hamburg.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Cape Wrath 11.11.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, ank. Sydney C. B. 13.11.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Tyne 10.11.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 14.11.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Kobe 1.11.
s.s. *Texas*, Bencke, afg. Sarpsborg 25.10. til Boston.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 15.11. til Bordeaux.
s.s. *Tjaldur*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Kjær, ank. Stettin 13.11.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 10.11.
s.s. *Trondhjem*, Ankersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Livorno 14.11. til Neapel.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Catania 11.11.
s.s. *Ulף*, Rasmussen, afg. Dunkirk 13.11. til Fredericia.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 14.11. til Kbhvn.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. New York 31.10.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Antwerpen 9.11.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 14.11.
s.s. *Venus*, Nielsen, pass. Trinidad 9.11. p. R. t. Port Alfred.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Haukipudas 4.11.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Methil 13.11.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 13.11.
s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, ank. London 27.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Gdynia 14.11. til Aarhus.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, ank. Kbhvn. 14.11.

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Guantanamo 11.11.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 8.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 14. NOVEMBER 1927

Albert, Clausen, afg. North Sydney 1.11.
Elisabetha, Raahauge, ank. Cadiz 15.10.
Elisabeth, Groth, ank. St. Johns N. F. 7.11.
Emanuel, Hansen, afg. Gøteborg 8.11.
Frem, Jørgensen, ank. Twillingate N. F. 11.10.
Frida, Nielsen, pass. Helsingør 11.11.
Fylla, Jørgensen, ank. Hernösand 30.10.
Galathea, Jensen, ank. Oslo 12.11.
Haabet, Madsen, ank. Baybolls N. F. 12.10.
Helga, Madsen, ank. Teignmouth 1.11.
Hertha, Olsen, ank. Blankaholm 5.11.
Husavik, Hansen, afg. Poole 12.11.
Merkur, Rasmussen, ank. Kotka 24.10.
Meta, Hansen, ank. Frederikstad 29.10.

Nathalia, Groth, pass. Helsingør 11.11.
Norden, Kromann, ank. Marstal 10.11.
Nordstjernen, Kristensen, afg. St. Johns N. F. 8.11.
Nordtrafik, Friis, ank. St. Johns N. F. 4.11.
San, Pedersen, ank. Methil 10.11.
Sine, Christoffersen, strandet i Kilala Bay (Irland).
3/m Sk. *H. C. Chr.*, Christensen, ank. Marstal 9.11.
3/m Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Vestervik 12.11. til Barnstable.
3/m Sk. *Hans*, Christensen, ank. Dungeness 1.11. til
3/m Sk. *Hans*, Christensen, pass. Dungeness 1.11. p. R. t. Barnstable.
3/m Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Dungeness 1.11. p. R. t. Barnstable.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrene«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER**FRITHJOF L. PETERSEN**

(Thomas W. Armour & Sons Efterføl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**Repræsentanter for de Italienske Statsbaner
og den kgl. italienske MarineSKIBSMÆGLERE
Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og HullRepræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Frøgt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEDJER
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, Løfteevne 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. Stoomsleeplienst »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. »NESEVO«.
Telf. Central 1504.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Boe Code.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors
Sörnäs · Ekonäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räsbo · Kristinestad · Kaakö · Waasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå**KARL BRESEMANN**SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR
STEVEDOR
STETTIN

Telegram Adr. »BREMAKA«

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

D. A. KNUDSEN & 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«

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE EULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LONDON E.C.3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:	
CARDIFF, The Exchange.....	} Lambert	
Newport, Mon., 131, Dock Street.....		
Fort Talbot, Exchange Buildings.....		
NEWCASTLE-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.....	} Lambrose	
HULL, Prudential Buildings.....		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....		
Immingham, Dock Offices.....	} Lambrose Grimsby	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Diesel Olie

"BP" Benzin + Fuel Oil

Persisk Petroleum

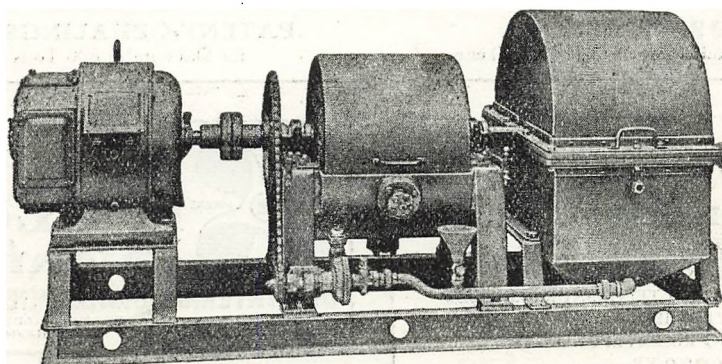
*Bunkerstation Trihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København. Centr. 5455. Telegr. Adr. United oil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDRODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901 · 8985 · 8986 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lasefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD: JACSONS



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Fax 3930 & 3902

Nattefoner: Fax 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.

Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL
TELEF.: CENTRAL 770

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klassen

BUNKERKUL · & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klassen

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSØFART

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikker af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

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. 600,000 KR.

★

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLZANDIA

IVER C. WEILBACH & CO

FRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 48

FREDAG 25. NOVEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

STATSSTØTTEN TIL SEJLSKIBENE

Som bekendt blev der i sidste Rigsdagssamling vedtaget en Lov om Statsstøtte til Sejlskibserhvervet, hvorefter der stilledes 450,000 Kr. til Raadighed til Driftslaan og 500,000 Kr. til Prioritetslaan i Skibene. Det sidstnævnte Beløb er der fuldtud disponeret over, og man har endda ikke kunnet imødekomme alle de indkomne Andragender om Prioritetslaan.

Under Finanslovdebatten i indeværende Rigsdagssamling blev dette Forhold fremhævet, og der stilledes fra forskellige Sider Forslag om, at det til Prioritetslaan bestemte Beløb blev forhøjet, saaledes at man blev i Stand til at imødekomme de Andragender, der var modtaget. Det skal her dreje sig om et Beløb af ca. 200,000 Kr., og efter Forlydende vil der blive fremsat Forslag om, at dette Beløb stilles til Raadighed.

Et saadant Forslag maa vi ogsaa anse for fuldt svarligt, idet der, som vi tidligere har fremhævet, og som ogsaa den Enquete, vi i sin Tid startede om Spørgsmaalet: Er Sejlskibsuddannelsen nødvendig? godtgjorde, i det store og hele synes at være Enighed om, at Sejlskibsuddannelsen er om ikke absolut nødvendig saa dog i høj Grad ønskelig. Der vil sikkert altid findes Farter, i hvilke Sejlskibene kan gøre sig gældende, og under de for Tiden for Sejlskibene meget vanskelige Forhold, synes det kun rimeligt, at Staten kommer Erhvervet til Hjælp, saaledes at Skibene kan forblive under dansk Flag og gøre deres Nytte ved Uddannelsen af vore Navigatorer.

OBLIGATORISKE LASTELINJE-BESTEMMELSER I ØSTERSØFART

Spørgsmaalet om obligatoriske Lastelinje-Bestemmelser for Østersøen diskuteres for Tiden ivrigt i Sverige, og Sveriges Rederiforening har efter Anmodning udtalt sig til Regeringen om Spørgsmaalet.

I den Indstilling, som Foreningen har sendt Regeringen fremhævedes det, at det maa paases, at Indførelse af obligatorisk Lastelinje-Mærke ikke rammer særlige Skibstyper udover, hvad der er praktisk Brug, og saaledes faar økonomisk Betydning for Skibsfarten ved at forringe Lasteevnen. Endvidere bør klassificerede Skibe, byggede for Oceantrafik, der anvendes i Østersøtrafik, have Ret til at laste dybere, og endelig bør der tages Hensyn til Vejrforholdene i Østersøen, saaledes at der i Sommertiden gives et reduceret Fri-bord.

Foreningen mener imidlertid, at Forudsætningen for Indførelse af et obligatorisk Lastemærke maa være, at Bestemmelserne kommer til at gælde ikke alene for svenske, men ogsaa for udenlandske Skibe, hvorfor det vil være nødvendigt at søge at naa til en Overenskomst herom med de interesserede Lande.

Det er jo særlig Smaaskibe, som det her drejer sig om, og Sveriges Sejlskibsforening har da ogsaa taget Stilling til Spørgsmaalet. Foreningen er principielt for Gennemførelsen af saadanne Bestemmelser, men nærer paa den anden Side økonomiske Betænkkeligheder, idet man mener, at Indførelsen af Lastemærker

for Smaaskibene vil forringe deres Lasteevne med 10 pCt., saafremt Mærket anbringes efter samme Regler som ved den større Skibsfart. Af Hensyn til den udenlandske Konkurrence anbefaler Foreningen, at man søger gennemført ensartede Bestemmelser for de interesserede Lande, nemlig Finland, Sverige, Danmark, Randstaterne, Tyskland og Holland.

Her i Danmark har man endnu ikke taget Stilling til Spørgsmaalet.

DEN AUSTRALSKE STATS-HANDELSFLAADE

Som bekendt har den australske statsejede Handelsflaade givet et stort Underskud omtrent siden dens Oprettelse under Krigen, og Regeringen har da ogsaa gentagne Gange forsøgt at afhænde Skibene, hvilket imidlertid hidtil ikke er lykkedes. Grundene til de store Tab, som Statsflaaden har paaført det australske Samfund, maa søges dels i det Faktum, at Statsdrift altid viser sig at være dyrere end privat Drift, dels i de vanskelige Arbejdsforhold i Australien i det hele og endelig i de ganske urimeligt høje Lønninger, der betales de australske Sømænd. Vi har tidligere med Tal paavist Forholdet mellem australske Hyrer og Hyrerne i andre Nationers Skibe, og trods det, at de australske Hyrer ligger henved 50 pCt. højere end Hyrerne i Nordamerika, stiller Sømændene dér dog nu Krav om en Lønforhøjelse paa 20 pCt. og en Arbejdsuge paa 44 Timer, ligesom de kræver andre særlige Indrømmelser. I sit Svar paa Sømændenes Krav udtaler the Commonwealth Steamship Owners' Association, at en Fyrbøder, der nu tjener £274.10sh. om Aaret, saafremt Kravene blev imødekommet, vilde faa £402.6s., og medregner man Overtid og Kost, vil hans Lønning andrage £463.7s. 6d. om Aaret. Saafremt han ikke faar en Fridag i Stedet for en Søndags Arbejde paa Søen, vil den samlede Lønning andrage £546.11s. 6d. om Aaret. The Owners' Association tilføjer, at det omtrentlige Antal af Overenskomster og Kendelser i Overensstemmelse med hvilke Skibsfarten maa drives ikke andrage mindre end 100, og den samlede økonomiske Virkning af alle de maritime Forbunds Krav er nu saa stor, at den er kritisk for Erhvervet.

Under saadanne Forhold er det ikke vanskeligt at forstaa, at den australske Regering ønsker at afhænde sin Handelsflaade. Premierminister Bruce erklærer imidlertid, at han ikke har modtaget noget Tilbud paa Skibene, og at de Forhandlinger, hvorom der var Tale for nogen Tid siden, ikke førte til noget Resultat. Den australske Regering stiller ogsaa visse Betingelser for Salget, idet den kræver, at Flaaden bevares under britisk Flag og i det britiske Skibsregister, at Køberen garanterer ti Aars Tjeneste som i Øjeblikket med Hensyn til Postbefordring, Passagerfart, Varetransport og Kølerum, samt at der gives de australske Producenter en begunstiget Stilling. Disse Betingelser maa en eventuel Køber altsaa gaa ind paa, men desuden maa han regne med det australske Sømandsforbund, der jo er vanskeligere at have med at gøre end britiske Sømændforbund, og som ligesom ved Trylleri kan forvandle en Fortjeneste til et Tab.

Der er Forskel paa at drive Skibsfart under fredelige Arbejdsforhold, som Tilfældet almindeligvis er i Europa og under sporadisk Krig som i Australien. De engelske Sømænds officielle Organ "The Seaman" har for kort Tid siden i en Artikel, hvori Bladet tager Stilling til det australske Sømændsforbunds urimelige Krav, bl. a. udtalt, at de australske Sømænds Førere vil bringe deres Lands Handelsflaade til Ruinens Rand, hvis de ikke opgiver deres taabelige Krav. Hvis det var nødvendigt at foretage Ændringer i de bestaaende Overenskomster, maatte det ske under Hensyntagen til Skibsfartens økonomiske Forhold. Saafremt de ikke gjorde dette, vilde de bære sig ad som Manden i Fabeln, der slagtede Hønen, som lagde Guldæggenes.

Som et talende Vidnesbyrd om de uhyre vanskelige Arbejdsforhold, Handel og Skibsfart i Australien har at kæmpe med, kommer en Meddelelse fra Melbourne om, at Havnearbejderforbundet har besluttet ikke at udføre Overarbejde. Intet oversøisk Gods vil blive behandlet efter Kl. 5 Eftm., og da Uldeksporten er i fuldt Sving, vil Havnearbejdernes Beslutning medføre store Ulemper.

NYT DAMPSKIBSSELSKAB

For kort Tid siden stiftedes et nyt Dampskibsselskab »Hafnia« med en Aktiekapital paa 300,000 Kr. Selskabets Stiftere og Bestyrelse er Grosserer Oscar Wesche, Kontorchef Olaf Hedegaard og Skibsreder T. C. Christensen. Sidstnævnte er samtidig korresponderende Reder.

Det nye Selskab har nu overtaget fire af Rederiet »Halla«s Skibe, nemlig »Brosund«, der tidligere under Navnet »Dannevirke« tilhørte Dampskibsselskabet »Oceana«, samt »Grønsund«, »Hadsund« og »Aggersund«, der oprindeligt tilhørte Rederiet »Gylfe«, men som overførtes til Rederiet »Halla«, for hvilket Skibsreder T. C. Christensen er korresponderende Reder, og hvis Opgave er at administrere Skibene for Diskonto- og Revisionsbanken, indtil de kan afhændes.

De fire Baade, der er ret gamle, nogle af dem bygget omkring 1890, har forgæves været søgt afhændet i det aabne Marked, men er nu afsat til en efter Bankens Opfattelse tilfredsstillende Pris. Salget betyder en yderligere Frigørelse af Bankens Midler, selv om man til at begynde med har ydet Selskabet et mindre Laan i Skibene, der dog skal afvikles i Løbet af kortere Tid.

VRAGPLYNDRING

V i meddelte forleden, at den finske Kystbefolkning i Nærheden af Vasa havde fjernet en Del Sække med Mel fra et strandet finsk Skib »Kalevala« og efter hvad N. H. & S. T. oplyser, har den danske Damp »Kalø«, der for kort Tid siden strandede i den finske Bugt i Nærheden af Viborg, været ude for en endnu værre Skæbne.

»Kalø« er bleven fuldstændig udplyndret. Al Last, Skibsinstrumenter, Proviant, Besætningens Klæder, ja lige til Kahytsdørene blev taget til Trods for Skibsofficerernes og Mandskabets magtesløse Protester. Skibet blev stormet af hundrevis af Mænd fra Distrikterne omkring Grundstødningsstedet. — Myndighederne har nu taget sig af Sagen.

SAG MOD EN RADIOTELEGRAFIST

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Forhør i Anledning af, at der var rejst Tiltale mod Radiotelegrafist Georg Larsen for Forsøg paa Anstiftelse af Mytteri ombord paa Damperen »Erik Boye«, tilhørende Dampskibsselskabet »Vendila«.

Af Anklageskriftet fremgik, at Telegrafisten havde

henvendt sig til Kaptajnen for at faa Skibets Indladning standset i San Domingo, fordi han mente det overlastet. Endvidere havde han gjort Forsøg paa at faa Besætningen til at nægte at sejle med Skibet, og var optraadt ubehersket overfor Kaptajnen. Desuden havde han uden Tilladelse afsendt et Radio-Telegram til et dansk Blad om, at der var Uroligheder paa »Erik Boye« paa Grund af Overlastning.

Kaptajn Mathiesen oplyste, at han havde ladet foretaget Forhør to Gange ombord, og Forhørene, der var indført i Journalen, blev vedtaget af den øvrige Besætning. Skibet havde ikke været overbelastet. Sagen blev overgivet til Afgørelse ved en af Retterne.

POLENS KULEKSPORT I OKTOBER 1927

Tallene for de fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var som følger:

Oktober 1927.
i 1000 Tons.

Østrig	295
Ungarn	73
Sverige	213
Danmark	129
Czekoslovakiet	19
Danzig	40
Letland	44
Jugoslavien	71
Svejts	13
Italien	45
Rumænien	20
Lithauen	5
Finland	49
Frankrig	20
Norge	15
Tyskland	1
Andre Lande	3
	1055

Af Eksporten gik 385,000 Tons over Havnen i Danzig, 94,000 over Havnen i Gdynia og 16,000 over Havnen i Tczew.

FRAGTRATETALLET FOR OKTOBER 1927

Fragtratetallet er for Oktober beregnet til 109,6, hvilket er en Ubetydelighed højere end Tallet for September.

Under normale Forhold viser der sig i Efteraarsæsonen i Reglen nogen Tilbøjelighed til Stigning i Raterne for den danske Handelsflaades to vigtigste Fragtomraader, Trælast og Kul. Denne Tendens har — som Helhed taget — ikke gjort sig gældende i Oktober i Aar; ganske vist var der Opgang i Fragterne i enkelte af Ruterne i Kul- og Trælasttransporten, men det samlede Gennemsnit for hver af de to Grupper blev dog lidt lavere end i September.

Nedenstaaende Tabel viser Fragtratetallet Oktober 1926—Oktober 1927 sammenlignet med Gennemsnittet for Januar—Marts 1925, der var 100,0:—

Jan.—Marts 1925 gsnitl.	100.0
Oktober 1926	159,5
November —	159,0
December —	136,1
Januar 1927	126,9
Februar —	121,5
Marts —	117,7
April —	117,5
Maj —	112,3
Juni —	110,0
Juli —	107,2
August —	107,0
Septbr. —	109,0
Oktober —	109,6

Blandt de andre Ruter i den danske Fragtfart var der til Gengæld nogle med saa megen Opgang, at det samlede Fragtratetal gik op med ca. ½ pCt. sammenlignet med September; bl. a. var der, regnet efter det maanedlige Gennemsnit, Stigning i nogle oversøiske Kornfragter og hjemgaaende Fragter fra Middelhavet.

FINSK BARK HAVARERET I ISEN

Barken »Zaritzka« af Mariehamn, der var paa Rejse fra Holmsund, er som Følge af Isskruning i Bottenhavet sprunget læk. Besætningen blev reddet af den finske Isbryder »Voima«, der forsøgte at tage »Zaritzka« paa Slæb, men efter en Times Bugsering sprængtes Slæbetrossen, og Skibet, der var synkefærdigt, blev overladt til sin Skæbne. »Zaritzka« var en Jernbark, der i 1923 overgik fra svensk til finsk Eje. Skibet var ca. 50 Aar gammelt og ikke særligt egnet til at kæmpe med Isen i Bottenhavet. Dets Kamp blev da heller ikke lang, idet det var blevet slæbt ud fra Holmsund samme Dag, som »Voima« kom det til Hjælp om Aftenen.

Der tales — og med fuld Ret, siger G. H. & S. T. — i disse Dage meget om Nødvendigheden af en inter-skandinavisk Overenskomst angaaende Lastelinje-Reg-

ler for Østersøen. Set fra et Sikkerheds-Synspunkt er det imidlertid langt vigtigere at træffe saadanne Aftaler og Bestemmelser, der kan forhindre, at saa at sige ethvert gammelt Skib kan sendes op til Kamp med Bottenhavets Ismasser. Det er muligt, at »Zaritzka« er blevet forsinket langt udover den beregnede Tid, men hvad Grunden end er, maa det, hævder Bladet, anses for ganske uforsvarligt at sende det til Søs i den nordlige Del af Kvarken under de nu herskende Forhold.

Efter hvad det danske Handelsministerium meddeler, ligger »Zaritzka«, ifølge Telegram fra den finske Sjøfartsstyrelse, flydende paa Lasten opankret ca. 12 miles V.S.V. fra Rönneskär, Norra Kvarken. Skibet ligger farligt for Sejlsadsen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 22. November 1927.

La Plata har i Ugens Løb været særdeles fast, men Ler ogsaa det eneste Marked, som sætter lidt Kulør paa det hele. Der er betalt virkelig pæne Rater, baade for December/Januar og Februar, og alt tyder paa, at Markedet vil gaa endnu højere, i hvert Fald er der ingen Grund til at tro det modsatte, og nogen Indflydelse paa andre oversøiske Markeder skulde ogsaa gerne blive Resultatet. Prompte usluttede Baade paa denne Side tilbydes rigtignok ballastgaaende til 27/6 Basis 1 Lossehavn Skandinavien, 2/6 mindre U.K. Cont., men hidtil er kun ganske faa Slutninger kommet i Stand. Alle andre Markeder, uden Undtagelse, er daarligt repræsenteret, og følgelig lavt noterende. Montreal er færdig for denne Gang, og Sæsonen er i Aar, ligesom de sidste Par Aar, blevet en Skuffelse. Nordamerika, Cuba og Gulfen skal bruge adskilligt over de førstkommende Maaneder, men vil ogsaa faa et rigeligt Tilbud af Tonnage. I Middelhavet og vore hjemlige Markeder vil en Opgang snart være paa sin Plads, og den stedse vedvarende Kulde og haarde Storme maa bringe Raterne i Vejret, hvis Baadene i det hele taget skal fortsætte at sejle.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er ikke bedre. Af Slutninger kan anføres:

1500 Fv. Kotka/Calais-Rouen 33/- 34/- spot, 500 Fv. Björkö/Calais-Rouen 37/6 38/6d. December, 700 std. Kotka/Antwerpen 36/6, 700 std. 3 Sundsvall/Antwerpen, 42/-, 600 std. Örnsköldsvik og Umeå/London 47/6, og følgende Noteringer taler for sig selv:

Leningrad/West Hartlepool og Leith, 750 std. 48/6, Leningrad/Hull, 600 std. 48/6 49/6, Leningrad/Sharpness, 500 std. 57/6, Frederikshavn/Rotterdam, 600 Fv. 35/-, Kotka/Dunkirk, 1200 Fv. 34/-, 2 Hernösand/South Alloa, 500 Fv. 50/-, Danzig/Garston, 500 std. 53/6, Danzig/Manchester, 450 std. 46/6, Skutskær/London, 750 std. 42/6, Skutskær/Sharpness, 600 std. 47/-, Trångsund/Hull, 300 std. 44/- 46/-.

Hvis det var midt i Sæsonen, kunde disse Rater endda gaa an; men den nu stærkt forøgede Isrisiko burde alene betinge ganske anderledes Betaling, rent bortset fra, at for de engelske Ladningers Vedkommende burde Vinterdækslastrestriktionerne betinge betydelig højere Rater.

CANADA

har taget 600 std. St. Lawrence/W.B.E.I., 77/6, 80/1/2 Lossehavne, 600 std. St. John N.B./Limerick 80/520 std. Campbellton/W.B.E.I., 70/-. For f.o.w. indikeres 65/- 67/6 for 1000 std. Baade.

KUL, KOKS, etc.

Der gøres meget lidt fra England til danske Havne. Nogle flere Ordre maa nødvendigvis snart komme paa Markedet, og de nu gængse Rater bedres. Tyne/Aarhus byder 5/- for 28/3000 Tonnere, Tyne/Fredericia 18/2200 T. 5/3 5/6, Tyne/Køge 14/1600 T. 6/-. Humber/Randers 1200/1300 tons 5/6d. Koks Manchester Kanalen/danske Havne, 8/6, 9/-, London Koks ca. 7/6. Kul Wales/København 6/-. Fra Rotterdam er der saa godt som intet, og fra Danzig er stem vanskelig at faa før i December.

Coasting og Bay er yderligere svækket. Tyne/Rouen saaledes gjort til 3/9 for 2200 T. og 4/3 1500 T., Forth/Hamburg 4/3, Tyne/Hamburg 3/7½d., Forth/Bordeaux 5/6.

MIDDELHAVET etc.

Kul ud er nærmest uforandret; dog kommer der en Del flere Laster frem, og store Baade for det østlige Middelhav er mere efterspurgt. Tyne/Barcelona 1500 T. har faaet 11/- Kul, 13/10½ Koks. For 1800/2500 T. noteres 10/3 Kul, Tyne/Monaco er nede i 8/6, 300 Losning à 1 Franc, og Tyne/Genoa 7/9 8/3, efter Størrelse. Tyne/Algiers 7/6 7/7½ Marseille 8/1½d. Port Said 10/7½d., Wales/Marseille 7/10½d., Genoa 7/10½, Port Said 10/6 Alexandria 10/6, Venice 11/- Barcelona 9/6 3500 T., 11/- 1250 T. Wales/Øerne ca. 8/6, St. Michaels 8/-. Rotterdam/Marseille noteres 8/9, 1300 T., Nice 8/6, Genoa 8/3, Venice 11/-.

Frugtrater November Lastning 5/10 Decb. Annulering ligger fast omkring 25/- op til 100,000 cbf. og ned til 21/- for 150,000 cbf. For 10/31. Decb. er Ideen ca. 2/- mindre, og paa Grund af daarligt Vejr kommer Frugten sent frem og følgelig benyttes Anledningen til at sætte Raten ned.

Oliekager Marseille 4/6 danske/svenske Havne betinger 18/6d. 19/6d. Alexandria/Hull 9/6, Bristol 12/-. Jordnødder, Saloum River 23/- B/H 24/- Dunkirk eller Tyskland 25/6 U.K. 26/6 London/Marseille.

Fosfat, Sfax/Bordeaux 3500 T. Januar 5/3, Sfax/Honfleur 2800 Decb. 6/9 7/-. Tunis/Rotterdam 3/3500 T., Januar 6/6 6/9, Casablanca/Danzig 8/6. Algiers/Newport River 7/-. Tunis/Dublin 9/-. Sfax/Kings Lynn 10/-. Danube/Antwerpen-Hamburg range har betalt 15/9 16/-. Til Danske bydes ca. 20/-, medio Decb.

NORDAMERIKA, GULFEN-CANADA

Befragtningerne fra Montreal er praktisk talt op hørt. Sidst er betalt 14½ Hamburg, 24 c. 2 finske Havne, 13/14 c. Antwerpen eller Rotterdam, 18 c. Genoa. Northern range/A.R. 14 c., Hamburg eller Bremen 15 c., St. John/Middelhavet 18 c., St. John/Danmark/Sverige, Jan. ca. 20 c. og New York/Danmark

POLSKE KUL OVER GDYNIA

I Oktober Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 90,683.5 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 91,025 Tons i September Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Sverige	50,739.5
Danmark	15,344.0
Norge	4,715.5
Finland	7,660.0
Letland	10,044.5
Tyskland	2,180.0
	90,683.5

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

Ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i Oktober Maaned 56 Skibe med 40,790 N.R.T. mod 66 Skibe med 47,145 N.R.T. i September Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 5 Skibe med 6,312 N.R.T. dansk Flag.

Samtlige Skibe, med Undtagelse af 3 Passagerbaade fra Frankrig, indløb i Ballast og gik — de nævnte 3 Skibe fraregnet — ud med Kul.

VINTERSEJLADSEN PAA LENINGRAD

Efter hvad det danske Generalkonsulat i Leningrad har indberettet telegrafisk til Udenrigsministeriet er Vintersejladsen aabnet den 14. November. Der er Pakis til Peterhof.

NY DAMPSKIBSFORBINDELSE HAMBORG/ KØBENHAVN

Ifølge tyske Pressemeddelelser har Rederiet Robert Peschkau, Vorsetzen 16, Hamburg 9, aabnet en ny regelmæssig Dampskibsforbindelse Hamburg/København. Damperen »Claus«, der er 648 Br. Reg. T. stor, er indsat paa Linien og vil foreløbig afgaa fra Hamburg hver Lørdag.

(Fragtmarkedet fortsat.)

20 c. Cuba/U.K. Cont. indikerer 16/6 17/- og Range/Rio \$3.60. Korn, Gulfen/Danmrk kan maaske gøres til 24 c.; Oliekager \$6.25, \$6.50. Fosfat, Tampa/Sverige, Marts/April Lastning, 7/8000 T. søges til \$4.20. Stettin \$4.10 for 3000 T., og Rotterdam 3000 T. \$3.30. Svovl, Gulfen/Cette eller Marseille \$4. Gulfen/Santa Fé, Lumber 150/- pr. std. Jan. Asphalt. Baton Rouge/Bordeaux/Hamburg 5/6000 T., \$4.75 \$5. Vancouver/Antwerpen/Rotterdam, 20/31. Decb. er kommet ned i 30/3 31/6 og pr. Jan. 31/9 32/- til U.K. Cont. 6d. mindre A/R.

Kul Wales/Jamaica er sluttet til 8/3. Wales/Staterne 7/-. Kainit/Sydstaterne og/el. Gulfen byder \$3. og Cement Antwerpen/Boston 7/- f.i.o.

SYDAMERIKA

Udgaende Kulrater er faldet endnu mere. Wales/Rio har faaet Tonnage til 10/6, Wales/Rosario 12/-, lower ports 11/6d., og lige for Dagen kan disse Rater vanskelig gøntages. En Grænse er der jo, for naar Fragten til Lower Plate ports kun er 11/- 11/6, lønner det sig lige saa godt at gaa ud i Ballast. Det hjemgaende Marked har som nævnt været endog særdeles fast i den sidste Uge. Raterne er blevet forbedret Dag for Dag, og en 10/15 Baade er sluttet daglig. Gennemsnitsraten for December har været 25/- til U.K. Cont., 24/- 24/6 for Januar/Febr., 24/- 10/15. Marts

TONNAGEAFGIFTER I DUNKERQUE

De i Dunkerque gældende Tonnageafgifter er ifølge et i Oktober offentliggjort Regeringsrekret ændret saaledes:—

a) Skibe, som anløber Dunkerque med Import-Ladning, hvilken Skibets Lastehavn eller dets Bestemmelsessted end er, betaler Fr. 1,94 pr. N.R.T. i Stedet for som tidligere Fr. 1,46 pr. N.R.T.,

b) Skibe, der anløber Dunkerque for at losse og laste Varer, hvilken end Import- eller Bestemmelses-havnen er, betaler Fr. 1,94 pr. N.R.T. i Stedet for som tidligere Fr. 1,46 pr. N.R.T.,

c) Skibe, som anløber Dunkerque for Lastning alene, hvad enten de ankommer i Ballast eller delvis lastede, er fritagne for ovennævnte Afgift.

Nedsættelser:

a) En Nedsættelse paa 50 pCt. for Skibe, der ankommer til Dunkerque fra Udlandet, fra franske Kolonier, eller fra en fransk Havn i Middelhavet efter at have anløbet en anden fransk Havn ved Atlanterhavet eller ved Kanalen, hvor de allerede har betalt lokal Tonnageafgift.

b) Skibe, der gaar i fast Rutefart, hvilken Art af Fart (Oceanfart, international eller fransk Kystfart) de end giver sig af med, faar fra deres tredie Rejse følgende Nedsættelser:—

10 pCt. for hver af fire Rejser, de udfører udover de to første Rejser i samme Aar fra 1. Januar til 31. December.

20 pCt. for hver af de følgende seks Rejser.

30 pCt. for hver af de følgende 8 Rejser.

50 pCt. for hver Rejse udover de første 20 Rejser.

c) Skibe, der anløber Dunkerque for at laste og losse, hvorfra de end kommer, og hvorhen de end gaar, herunder ogsaa Skibe i fast Oceanfart, og som har Dunkerque som Afgangshavn, faar følgende Nedsættelser:—

60 pCt. naar de indladede eller lossede Varer udtrykt i Fragttens ikke overstiger $\frac{1}{4}$ af den officielle Nettotonnage.

40 pCt. naar de indladede eller lossede Varer andrager mere end $\frac{1}{4}$ af den officielle Tonnage uden dog at overstige Halvdelen, og 20 pCt. naar de andrager mere end Halvdelen men ikke over $\frac{3}{4}$.

med $\frac{2}{6}$ mere for skandinaviske Optioner. Fra Chile er sluttet:

7000 Tonner Galveston/Boston range \$5.50, Marts, 8600 Tonner Alexandria 31/- 15/1 15/2, 4500 Tonner A/R/H. 28/6 Dunkirk 29/- Januar.

ØSTEN

Der er gjort en Ubetydelighed mere, men de fleste Markeder er stadig daarlign repræsenteret. Vestaustralien/Europa 20. Decb. sluttet til 37/6 38/3 39/-, 1/2/3 Lossehavne, Vestaustralien/Bombay 20/- 5/31. Jan., Sydaustralien/Calucutta 21/3d., Bombay etc. Kontinentet/U.K. 24/6 Decb./Januar. Kolsichang/Cuba 42/- Dec./Jan., Bombay/Workington 23/6 Erts, 10/31. Decb.

TIMECHARTER

I vestindisk Fart er betalt:

\$1.50 3300 Tonner 6 Mdrs. \$1.- 5100 Tonner Rundrejse. \$2.- 2450 Tonner Rundrejse. \$1.20 4100 Tonner Rundrejse. \$1.25 3300 Tonner Rundrejse. \$1.40 3400 Tonner Rundrejse, alt efter Baadenes Alder, Type etc. Dette Marked ser ud til at bedres lidt, men ualmindelig mange Baade søger i Aar vestover. I transatlantisk Fart betales \$2.35, 2450 Tonner, Levering South Atlantic, Tilbagelevering U.K. Cont., \$2 for 4000 Tonner, og \$1.50, 1.70 for Baade paa 7000 til 10.000 Tons. For europæisk Fart er betalt 4/6 for 4000 Tonnere, 12 Mdr. 4/9 4000 T. 3/3/3/3 Mdr.

RADIOKONFERENCEN I WASHINGTON

Paa den i Washington nylig afholdte Radiokonference indstillede en nedsat teknisk Underkomité med Hensyn til Skibsradioen, at Brugen af Gniststationer over 300 Watt afskaffes fra 1940, og den store tekniske Komité sluttede sig hertil.

I et Plenarmøde vedtog man en Inddeling af Skibene i 3 Klasser med Hensyn til Radio Vagtholdet. Skibe i første Klasse skal have stadigt Vagthold, i anden Klasse kræves fast Vagthold i mindst 8 Timer og i tredje Klasse fast Vagthold i mindre end 8 Timer eller uden fast Vagthold.

En anden Indstilling foreskriver, at Skibe i første Klasse skal have mindst en Telegrafist med 1. Kl. Certifikat, i anden Klasse skal der være mindst en Tele-

grafist med 1. eller 2. Kl. Certifikat; i tredje Klasse kan der være en Telegrafist med 2. Kl. Certifikat uden »experience«.

For at opnaa Certifikat af 1. Kl. maa der kunne modtages 25 Ord i klart Sprog og 20 Code-Ord; Kursusets Varighed 12 Maaneder; for 2. Klasse er Betingelserne 20 klare og 16 Code-Ord med seks Maaneders Kursus. For Slæbe- og Fiskefarøjer udstedes der specielle Certifikater.

Denne Indstilling betyder en ret kraftig Skærpelse af de nu gældende Bestemmelser, hvorefter der af en Indehaver af et 2. Klasses Certifikat kræves en Modtagelses-Hastighed af 60 Bogstaver, medens der nu kræves 20 Ord, d. v. s. 100 Bogstaver.

SAVNET DAMPER

Norsk Damper »Figga« af Kristiansund, som den 8. November afsejlede fra København, bestemt til Porsgrund i Norge, er endnu ikke ankommet til Bestemmelsestedet.

Dampskibet »Figga« havde ved Petersen & Albecks Plads i Sydhavnen indtaget en Ladning forskelligt Jernaffald, ialt ca. 450 Tons. Damperen blev udklaret, og ved 5-Tiden om Eftermiddagen den 8. ds. gik »Figga« ud gennem Havnen. Damperen har, efter hvad der oplyses, samme Aften passeret Helsingør for nordgaaende; men siden har ingen hørt eller set noget til Skibet. Det har ganske vist blæst haardt i den

sidste Tid, men Vinden har ikke, siden »Figga« forlod København, været af orkanagtig Karakter, og man hælder derfor til den Anskuelse, at »Figga« lige som Tilfældet var med den norske Motorskonnert »Eleonora«, der i August Maaned kæntrade og sank i Kattegat som Følge af, at Ladningen, gammelt Jern, havde forskudt sig, maa være kæntræt ved, at Ladningen har forskudt sig.

»Figga« var en lille Damper, bygget af Træ i 1897, og den lastede omkring 450 Tons. Skibet havde en Besætning paa 10 Mand.

ISMELDINGER PR. 23. NOVEMBER 1927

Danmark

Vejle (21) Fjordens inderste Del tynd Fastis, Havn og Rende Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Frederikssund (17) mod Syd tynd Fastis.
Roskilde (16) tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Sverige

Rödkallen ikke meldt.
Luleå, Løbet Fastis, kun for isforstærkede Dampere.
Gåsören Söen Drivis, kun for kraftige Dampere.
Västra Kvarken Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Aangermanälven ovenf. Svanö Fastis, kun for kraftige Dampere.
Alnösundet Drivis, kun for kraftige Dampere.
Iddefjorden Fastis, lukket for Sejlskibe.
Øvrige Stationer isfri.

Finland

Björkö Sund Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Wiborg—Trångsund Fastis, lukket for Sejlskibe.
Trångsund—Rödhäll uhindrende Sjapis.

Kotka Havn og Skærgaard Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Raumo Skærgaard Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Mäntyluoto indre Havn uhindrende Sjapis.
Wasklot Havn og Skærgaard svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Storhåsten—Ensten sammenpakket Sjapis, kun med Isbryderhjælp.
Jakobstad og nordligere Stationer lukket.
Øvrige Stationer isfri.

Tyskland

Pillau, Havnen uhindrende Sjapis, Königsberg Seekanal Fastis, Rende.
Swinemünde Havn sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Warnemünde Havn sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Elben: Brunshausen Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe. Hamburg spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe. Harburg sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Weser: Brake spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Overlastet

Motorskibet »Finn I« af Bergen ankom Torsdag til Redmolen for at indtage Olie. Skibet havde i Fakse indtaget en Ladning Kalksten til en Plads i Oslofjorden og skulde nu komplettere sin Oliebeholdning for Rejsen nordpaa.

Under Opholdet ved Redmolen konstateredes det, at Skibet var for dybt lastet. Statens Skibstilsyn blev tilkaldt og konstaterede, at Skibet var overlastet ca. 1½ Fod, hvorefter dets Afsejling blev forbudt. »Finn I« maa nu opløse det for meget indladede her i Havnen.

Mytteri paa en engelsk Damper

Det meddeltes forleden, at der var udbrudt Mytteri om Bord i den engelske Damper »Armistice«, der laa for Anker paa den portugisiske Havn, Corcubions Red. Mandskabet, der var skandinavisk og tysk, blev arresteret af de portugisiske Myndigheder.

Der foreligger nu følgende nærmere Oplysninger. Besætningen, der bestod af danske, norske, svenske og tyske Søfolk, havde drukket sig fuld og vilde have mere

Spiritus. Officererne nægtede dette, hvorefter Mandskabet overfaldt flere af dem. Det lykkedes imidlertid at faa signaleret til Land efter Hjælp, og en større Politistyrke overmandede og arresterede hele Besætningen, hvoriblandt 3 danske Søfolk.

Bøde for »blinde« Passagerer

Vi omtalte i vort sidste Nr., at der om Bord i den hollandske Damper »Almkerk« ved Ankomsten til Australien var fundet 54 »blinde« Passagerer. Føreren er nu, efter hvad der meddeles af de australske Myndigheder, idømt en Bøde paa 5000 Lstr. for at have tilladt Kinesere at komme ind i Landet.

Lokomotivtransport til Søs

I de senere Aar har den kendte norske Reder, Kaptajn Christen Smith i Oslo, anskaffet sig en Række Specialbaade til Transport af komplette Lokomotiver og Jernbanevogne. Denne Transportmetode medfører store Fordele ikke alene for Afskiberne, som slipper for at pille Lokomotiverne fra hinanden, men ogsaa for Modtagerne,

som ved Hjælp af Skibenes kraftige Losseindretninger kan faa Lokomotiverne placeret direkte paa Skinnerne. En af Baadene, »Beljeanne«, er nylig afsejlet fra Hull med 52 Lokomotiver og Vogne til Indien.

Skruet ned af Isen

Forleden rev drivende Ismasser paa Neva 5 med Trælastede Skibe løs fra deres Ankre og knuste dem.

I Ladoga-Kanalen sank Damperen »Berlina«, da den forsøgte at forcere Isen.

Havneudgifterne i Stettin

Fra Stettin meddeles, at Havneafgifterne fra 1. Januar nedsættes ret betydeligt. Stats-Havneafgifterne nedsættes fra 8 Pfennig til 2 Pfennig for ind- og udgaende pr. Netto Kbm. Tonnageafgiften, som hidtil har været 7 Pfennig for hver Ton Varer for Skibe over 2500 Netto Kbm., nedsættes ligeledes til 2 Pfennig pr. Ton Varer. Mynighederne har endnu ikke sanktioneret denne Nedsættelse, men man regner med, at den vil træde i Kraft nævnte Dato.

Aalborg Navigationsskole

En Deputation fra Aalborg har været i København for at forhandle om Aalborg Navigationsskoles Opretholdelse, idet man gik ud fra, at en saa gammel Skole burde bibeholdes i Landets næststørste Søfartsby. Deputationen havde først en Forhandling med de nordjyske Rigsdagsmænd og Folketingsmændene Christensen, Bjørn Kraft, Heilesen og Gerhard Nielsen var med hos Handelsministeren. Denne stillede sig overordentlig velvilligt overfor Deputationens Krav om at faa Skolen opretholdt og Skibsfører-Afdelingen oprettet igen.

Radio paa Redningsdamperen

Redningsdamperen »Vesterhavet«, der foreløbig har sin Station i Esbjerg, har nu faaet Radio om Bord, indlagt af Dansk Radio Aktieselskab. Drivkraften leveres af Skibets almindelige Dynamo. Saavel Sender som Modtager

tager kun lidt Plads op og kan benyttes saavel til Telefoni som Telegrafi. Nu, da det synes som om Radio vinder Indpas blandt Fiskerne, maa det siges, at denne ny Indretning i Damperen »Vesterhavet« i høj Grad er til Støtte for Eftersøgningstjenesten af Fiskebaade og eventuelt andre Skibe. Hvor Faren er, sker Ulykken, og derfor da Søen har sine Farer, maa man hilse med Glæde ethvert Fremskridt, der forøger Sikkerheden paa Søen.

Skoleskibet »Viking«

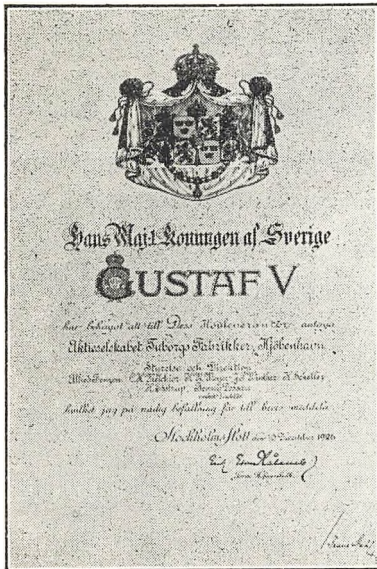
Det Forenede Dampskibsselskabs Skoleskib »Viking« ankom forleden til London for at losse en Restladning Guano, hvorefter den vil vende hjem til København. Skibets Ankomst til London giver det kendte engelske Skibsfartsblad »The Syren and Shipping Illustrated« Anledning til følgende Bemærkninger: Et af de faa tilbageværende store Sejlskibe ligger nu paa Themsens ved Woolwich i Færd med at losse en Ladning Guano fra Peru. Det er en dansk 4-mastet Bark, »Viking«, der ejes af Det Forenede Dampskibsselskab, København og benyttes af Selskabet dels som Uddannelsesskib for Officerer i Handelsflaaden og dels som Fragtbaad. Skibet, der er af Staal, er bygget af Burmeister & Wain i 1907 og er paa 2665 Nettotons og 2952 Bruttotons. Det er nu ved Afslutningen af en Rejse, der begyndte for 12 Maaneder siden, da Skibet afgik fra København. I det Aar, der er forløbet siden da, har det været i Nord- og Sydamerika og Vestindien og har bragt ca. 4000 Tons Guano over det sydlige Atlanterhav, af hvilken Ladning det har losset en Del i Dublin og nu losser Resten i London. »Viking« sejlede fra Dublin til the Downs, hvorfra det er blevet slæbt til den Havn, hvor det skulde losse. Naar Losningen er tilendebragt, vil det gaa ballastet til København. Barken har en Besætning paa 32 Mand, af hvilke en Del er Drengene, der for at komme paa Strymandsskole efter dansk Lov maa sejle en vis Tid i et søgaaende Sejlskib. Det er af den Grund og for saaledes at holde sig selv forsynet med et tilstrækkeligt Antal dygtige Officerer, at Det Forenede Dampskibsselskab lod »Viking« bygge og anvender det paa denne Maade.

POSITIONSLISTE PR. 21. NOVEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, ank. Goole 16.11.



Kgl. Hof —
Tuborg Fabriker er blevet udnævnt til kgl. svensk Hofleverandør. Udnævnelsen er en Anerkendelse for det Tuborgske Eksportøl, hvormed den svenske Marines Skibe i flere Aar har forsynet sig, navnlig naar de skulde paa længere Togter til varmere Himmelstrøg. Diplomet med Udnævnelsen, som for kort Tid siden blev modtaget fra Hofmarskalatet i Stockholm, gengives herved.

s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen, afg. Dunston 20.11. til Kbhvn.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Chinwantao 17.11.
s.s. Alfred Hage, afg. Cardiff 16.11.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Lissabon 15.11. til Kbhvn.
m.s. Alfa, Christensen, oplagt Ratan 18.11.
s.s. Amalienborg, Sørensen, afg. Montreal 12.11.
m.s. Annam, Wolff Jørgensen, afg. Brisbane 26.10. til Vancouver.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 4.11. til Kbhvn.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Rotterdam 27.10. til Buenos Aires.
s.s. Arkansas, Henriksen, afg. Galveston 17.11. til Esbjerg.
m.s. Asia, Andersen, pass. Port Said 17.11. p. R. t. Marseilles.
s.s. Askø, Hjorth, ank. Aarhus 19.11.
m.s. Astoria, Beldring, ank. Yokohama 1.11.
s.s. Astrid, Bjark, afg. Antwerpen 14.11. til Alexandria.
m.s. Australien, Christensen, pass. Panama Kanalen 6.11. p. R. t. Hamburg.
s.s. Azel, Kanstrup, pass. Kap Farvel 20.11. p. R. t. Kbhvn.

B

s.s. Beira, Jacobsen, ank. Tunis 20.11.
s.s. Bellona, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Berghus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. West Afrika 12.11. til Boulogne s/m.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Dunkirk 21.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Brunshüttel 20.11. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. London 10.11.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Carner Brook 16.11.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Rotterdam 18.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Gdynia 18.11.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Bilbao 17.11. til Barcelona.
 s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Rio 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Garston 26.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 21.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Valencia 13.11.
 s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. Swansea 4.11. til Providence.
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Leningrad 11.11.

C

m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Sarpsborg 18.11.
 s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Vejle 20.11.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Newcastle o/T. 18.11.
 m.s. *Christian*, Simonsen, ank. New York 19.11.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 18.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Barry Dock 18.11.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Cardiff 15.11.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Cardiff 19.11.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Kbhvn. 17.11.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Granton 18.11.
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Kbhvn. 20.11.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Cape Verde 14.11. p. R. t. Durban.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Trångesund 14.11.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Königsberg 22.11.
 s.s. *Dronning Alexandria*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Hudikswall 15.11.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Marseille 18.11. til Tunis.
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Cardiff 15.11. til Las Palmas.
 s.s. *Ella*, Bloch, afg. Hamborg 19.11. til Aarhus.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Kbhvn. 19.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Rotterdam 19.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Frederikshavn 19.11. til Trång-sund.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Raumo 18.11.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, ank. Aarhus 19.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Fowey 20.11.
 s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Kotka 17.11.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Leningrad 19.11.
 s.s. *Esbjerg* Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Cardiff 18.11.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 16.11.
 s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Genoa, 18.11. til Antwerpen.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, afg. Rotterdam 22.11.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Plad-ser.
 m.s. *Fiona*, Heindorn, ank. Nakskov 16.11.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbhvn. 16.11.

s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Birkenhead 15.11.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Plymouth 19.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg afg. Oslo 19.11. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. George Town 14.11.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Las Palmas 16.11.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Windau 17.11.
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Hamborg 19.11.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 5.11.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Lunderland 22.11.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 20.11. til Danzig.
 s.s. *Halvdan*, Ørbeck, afg. Danzig 19.11. til Reval
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Bermuda 18.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Quebec 18.11.
 s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, ank. Fredericia 19.11.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Wasa 18.11.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Swansea 17.11. til Halifax.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle-Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 12.11. til New York.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Hook of Holland 17.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Antwerpen 18.11. til Tanger.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 16.11.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Las Palmas 20.11.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Seattle 19.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dunston 16.11. til Las Palmas.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Prestou 14.11.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ru-ten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbhvn. 19.11 til Antwerpen.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reser-veskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Brunshüttel 20.11. p. R. t. St. Nazaire.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Cardenas 16.11.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Riga 15.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Montreal 17.11. til Halifax.
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Kotka, 12.11.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Malacca 21.11. til Singa-pore.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Danzig 19.11.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Antwerpen 19.11. til Wales.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 20.11.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Cardiff 29.10. til Havana.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, pass. Perim 13.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, afg. Algiers 21.11. til Gandia.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Trapani 16.11. til Aalesund.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Martinique 12.11.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 5.11. p. R. t. Falmouth f. O.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Perim 20.11. p. R. t. Suez.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Rufisque 19.11.
 s.s. *Lifland*, Meinerz, afg. Tyne 4.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 19.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. November 1927.

London	18,19	Madrid.....	63,30
New York.....	373,50	Amsterdam	150,95
Berlin.....	89,15	Stockholm.....	100,60
Paris.....	14,80	Oslo	99,20
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,10	Prag.....	11,09
Rom	20,45	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed - 100 Belgas = 500 Frcs.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
HAMBURG

STERNHÖFT 9 • TELEGR.-ADR.: "ALPMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

GRIMSBY

Telefoner (Grimby No. 621
(Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charter Street Bradford
»York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontor: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMI · GRAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbohm, Grimsby · Carlbohm, Hull · Carlbohm, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

CARDIFF

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**
Eastern Dry Dock.**BARRY**
Commercial Dry Dock.**AVONMOUTH**
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

GLASGOW

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHEL**

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

METHIL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

LISSABON

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

GHENT

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

FRIEGR. ADR.

TELEFONNR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

AMSTERDAM

ROTTERDAM

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL

TELEGRAM-ADRESSE:

"STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

CODER:

WATKINS · SCOTT'S 10TH EDITION
THE BOE CODE

KØBENHAVN K.

REDERI · BEFRAGTNING · ASSURANCE · KØB OG SALG AF SKIBE · KLARERING · HAVARIAGENTUR

KØBENHAVN

s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Blyth 17.11.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 15.11.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Dover 19.4. p. R. t. Oporto.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 3.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 21.11. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Montreal 19.11.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 19.11. til Hongkong.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Hull 20.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Barry Dock 21.11.
 s.s. *Margrethe*, Jacobsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Gefle 18.11.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Cardiff 18.11. til Casablanca.
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Cardiff 16.11.
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Hamburg 18.11.
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Wasa 19.11. til Danzig.
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Aarhus 16.11. til Antwerpen.
 s.s. *Moen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Hernøsand 20.11. til Fe Camp.
 s.s. *N. F. Højding*, ank. London 22.11.
 s.s. *Natal*, Madsen, pass. Las Palmas 18.11.
 s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. Newcastle 18.11. til New York.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Willadsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Danzig 19.11.

O

m.s. *Odense*, Viero, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Halifax 21.11.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia 20.11. til Madeira.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Malmø 18.11.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 17.11. til Kbhvn.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Leningrad 19.11.
 s.s. *P. N. Dam*, pass. Las Palmas 18.11.
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Sundsvall 16.11.
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Hamburg 15.11.
 s.s. *Paris*, Larsen, pass. Kbhvn. 19.11. p. R. t. London.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Montreal 6.11. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Aarhus 21.11.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Leningrad 15.11.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Montreal 17.11.
 s.s. *Polonia*, Skjoldan, pass. Kbhvn. 20.11. p. R. t. Newcastle o/T.
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Valencia 22.11. til Bremen.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Ghent 19.11.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Koppervik 18.11.
 s.s. *Røta*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Flushing 18.11. til Aabenraa.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 10.11. p. R. t. Baytown.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Tyne 20.11.

s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 19.11. til Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Malta 18.11. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Stam*, Frandsen, pass. St. Mitchael 19.11. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Sigrun*, Lund, afg. Randers 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 19.11.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Algiers 20.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Cardiff 18.11.
 s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. Beckton 14.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 17.11.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Trondhjem 19.11.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Cardiff 21.11.
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. London 12.11.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Callao (Peru) 11.11.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. East Greenwich 17.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Rotterdam 17.11. til Portland Me.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Hamburg, 18.11.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Tyne 18.11.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Kirkeness 17.11.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, afg. Sydney C. B. 18.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Bordeaux 21.11.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Burntisland 17.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Aarhus 21.11. til Danzig.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Kobe 1.11.
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Boston 17.11. til Philadelphia.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 21.11. til La Pallice.
 s.s. *Tjaldur*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Kbhvn. 17.11. til Manchester.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. San Francisco 15.11. p. R. t. Panama Kanalen.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Palermo 19.11. til Tarragona.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Trapani 18.11.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 21.11.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Oran 17.11.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Antwerpen 9.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Aalborg 20.11. til Gdynia.
 s.s. *Venus*, Nielsen, pass. Trinidad 9.11. p. R. t. Port Alfred.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Hankipudas 4.11.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Cape Wruth 20.11.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 20.11.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-London Ruten.
Bark Viking, Clausen, ank. London 27.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Aarhus 18.11. til Kotka.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Guantanamo 17.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 17.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 21. NOVEMBER 1927

3/m. Sk. *H. C. Chr.*, Christensen, ank. Marstal 9.11.
 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, pass. Københavns Red 15.11. p. R. t. Barnstable.
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Barnstable 15.11.
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 15.11.
 3/m. Sk. *Elisabetha*, Raahauge, afg. Cadiz 18.11.
 3/m. Sk. *Emanuel*, Hansen, ank. Waterford 18.11.
 3/m. Sk. *Frida*, Nielsen, ank. Ystad 16.11.

3/m. Sk. *Fylla*, Jørgensen, afg. Hernøsand 16.11.
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Kotka 15.11.
 3/m. Sk. *Meta*, Hansen, afg. Frederikstad.
 3/m. Sk. *Nathalia*, Groth, pass. Hammeren 14.11.
 B/Sk. *San*, Pedersen, afg. Methil 14.11.
 3/m. Sk. *Sine*, Christoffersen, erklæret forlist (strandet i Kilalabugten, Irland).

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER
FORSIKRINGER*Forlang Tilbud.*

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSKHANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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

Aalborg

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



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.

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**ETABLERET 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.421.765

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

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS-VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN

KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE

INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:

DIESELMOTORSKIBE

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIRMININGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE

KULESPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: **85, GRACEHURCH STREET, LONDON, E.C.3.**
»LAMBERT STOCK, LONDON«

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	»Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs } Tyne Dock, 67, Hudson Street } Blyth, 19, Ridley Street } West Harddepool, Victoria Terrace } }	»Lambrose, Newcastle» »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street..... } Methil, 82, East High Street..... } Burntisland, 20, High Street..... }	»Lamberte
HULL, Prudential Buildings.....	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road..... } Immingham, Dock Offices..... }	»Lambrose Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke **Æ** Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

NYBYG-
NINGER



OMBYG-
NINGER

NOBISKRUG SKIBSVÆRFT RENSBURG

Tragtdampere, - Fiskedampere,
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-
tere, Fartøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER
REPARATIONER



THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og TILL, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Boe Code.

D. A. KNUDSEN & 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«

KARL BRESEMANN

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

STETTIN

TELEGR.-ADR. »BREMKA«



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER

samt

GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER



KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.

Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEMLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trängaund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hängö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hängö	A.B. Hängö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 49

FREDAG 2. DECEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

LODSFORHOLDENE I AARHUS

Den Konflikt, der i lang Tid har bestaaet mellem Statslodsens i Aarhus og Aarhus Havn, og som vi gentagne Gange har omtalt, kom for nogle Dage siden for Vestre Landsret, hvor Statslodsens Sagfører nedlagde Paastand om, at Aarhus Havneudvalg skulde kendes pligtig til at anerkende Statslodsens Ret til at lodse Skibe ind og ud af Aarhus Havn i Forbindelse med søgaaende Lodseri. Havneudvalgets Sagfører paastod Udvalget frifundet ud fra den Betragtning, at Aarhus Havn, der i de sidste 100 Aar har udført Havnelodsningen ved kommunale Lodser, har vundet Hævd paa Retten til Havnelodsningen. Sagføreren oplyste endvidere, at da Loven om Sølodseriets Oprettelse vedtoges, havde Marineministeren lovet Aarhus Byraad, at han ikke vilde paatvinge Havnen en Ordning, som var Byraadet imod. Samtidig med Lodseriets Oprettelse i 1916 blev der indgaaet en Overenskomst mellem Marineministeriet og Aarhus Havneudvalg, hvilken Overenskomst imidlertid atter af Byraadet blev opsagt til Ophør med Udgangen af 1923. Aarhus Havneudvalg maatte da formene, at man herefter maatte vende tilbage til den tidligere Tilstand før 1916, hvor de kommunale Lodser havde Eneret paa Havnelodsningen.

Heroverfor hævdede Statslodsens Sagfører, at der ikke kan vindes Hævd overfor en bestaaende Lov og oplyste, at Havnen havde hindret Statslodsens i at udføre Havnelodsning ved at nægte de Skibe, som han førte ud af Havnen, Bugserhjælp. Yderligere havde Havnen sikret sig Monopol paa al Bugsering i Havnen og fastsat en Bugserafgift, der var større end det Vederlag, et eventuelt konkurrerende Bugseriselskab maa forlange, hvilket havde foranlediget en Klage fra Skibsfartens Side til Marineministeriet. Ifølge Lodsloven kan et Lodseri kun oprettes og nedlægges ved Lov, og da der ikke er givet nogen Lov, hvorefter Sølodseriet i Aarhus nedlægges, maa det stadig bestaa med det for et saadant Lodseri naturlige Omraade, hvortil hører Lodsning til og fra Havnekajen.

Ved den af Landsretten derefter afsagte Dom kendtes Havneudvalget pligtigt til at anerkende Statslodsens Ret til at lodse Skibe ind og ud af Havnen i Forbindelse med søgaaende Lodsning, og Statslodsens fik tilkendt 250 Kr. i Sagsomkostninger.

Fra Skibsfartens Side vil denne Dom blive hilst med stor Tilfredshed, idet den gør Ende paa et ganske urimeligt Forhold. Hvorvidt Aarhus Havneudvalg vil appellere Dommen til Højesteret vides endnu ikke.

BEMANDINGSSKALAEN I NORGE

Som bekendt har der længe været stor Utilfredshed blandt norske Redere med den Bemandingsskala, der for nogle Aar siden blev indført, og som, hævder de, i høj Grad har gjort det vanskeligt for dem at konkurrere med Udlandets Skibe. De har i de sidste Aar ført en stadig Krig for Ophævelsen af Bemandingsskalaen, og selv om de ikke har naaet deres Maal, er man dog nu gaaet med til delvis at

imødekomme dem, og i et for nogle Dage siden afholdt Statsraad i Oslo har man vedtaget en Del Ændringer i Bemandingsskalaen, hvorved Bestemmelserne om Besætningernes Antal lempes noget. Damp- og Motorskibe paa under 350 Bruttotons og Sejlsøibe paa under 300 Nettotons undtages helt fra Bestemmelserne. For Damp- og Motorskibe paa over 350 Bruttotons sker der dels en Formindskelse med én Mand, dels en Ombytning af en Mand af en højere Grad med en af lavere Grad. For Tankskibe paa over 3,500 Bruttotons er Antallet af Dæksbesætningen nedsat med en Mand sammenlignet med andre Fragtbaade. Det Kulforbrug, hvorefter der kræves 3 Fyrbødere, naar et Skib gaar over 16 Timer pr. Døgn, er forhøjet fra 5 til 6 Tons. Af andre Forandringer kan nævnes et Tillæg til Bestemmelserne om Antallet af Maskinmestre i tropisk Fart gaaende ud paa, at et Skib, som kun lejlighedsvis kommer ind i tropisk Farvand og ikke opholder sig der over 14 Dage, ikke behøver at have tre Maskinmestre uanset Maskinens Størrelse. Endelig er der givet Søfartsdirektøren Adgang til at tillade et Skib for en enkelt Tur at gaa fra en norsk Havn til en anden med mindre Mandskab end Bemandingsskalaen foreskriver.

Selv om man ikke i Norge i hvert Fald denne Gang har villet gaa med til helt at ophæve Bemandingsskalaen, er der dog indført Lempelser og den er ophævet for de smaa Skibe, og naar man i et saa decideret Skibsfartsland som Norge efter at have høstet Erfaringer med en Bemandingsskala atter delvis gaar bort derfra, er der saa meget mindre Grund for Danmark til nu at indføre Bemandingsskala.

STATSSTØTTEN TIL SEJLSKIBENE

Blandt de af Handelsministeren i Tirsdags fremsatte Lovforslag var ogsaa et gaaende ud paa en Ændring i Loven om Hjælpeforanstaltninger for Sejlskibe saaledes, at det Beløb, der haves til Udlaan mod 1. Prioritet i Skibene forhøjes fra 500,000 Kr. til 650,000 Kr., medens det Beløb, der kan udlaanes som Driftsmaal i Skibene, ændres fra 450,000 Kr. til 300,000 Kroner.

I Bemærkningerne til Lovforslaget henvises til, at Handelsministeren ved § 1 i Lov af 1. Juli 1927 om Hjælpeforanstaltninger for Sejlskibserhvervet bemyndigedes til paa nærmere angivne Vilkaar at anvende et Beløb af indtil 500,000 Kr. til Udlaan til danske Sejlskibsredere. Da det ommeldte Beløb har vist sig at være utilstrækkeligt til at yde samtlige kvalificerede Ansøgere Laan, foreslaas Summen forhøjet med 150,000 Kroner.

Da Begæret efter de i Lovens § 4 omhandlede Driftsmaal efter de indhøstede Erfaringer maa antages at kunne imødekommes ved en Bevilling paa indtil 300,000 Kr., vil det i denne Paragraf ommeldte Laanebeløb paa indtil 450,000 Kr. samtidig kunne nedsættes med 150,000 Kr.

Det i vort sidste Nr. bebudede Lovforslag er saaledes nu blevet fremsat og vil sikkert faa en let Gang gennem Rigsdagen.

SKIBSAFGIFTEN I PORTUGAL

I Nr. 39 af Dansk Søfarts Tidende meddelte vi, at den Kommission, den portugisiske Regering havde nedsat til Undersøgelse af Spørgsmaalet om en Nedsættelse af Skibsafgifterne i portugisiske Havne, havde afgivet Betænkning. Vi udtalte da, at Rederne ikke burde være for optimistiske med Hensyn til Resultatet, og dette synes at have været i høj Grad berettiget at dømme efter en Artikel i det portugisiske Blad »O Seculo« for den 16. November 1927, som den danske Konsul i Lissabon har tilstillet Udenrigsministeriet, og som gengiver den Indstilling, den nævnte Kommission har overrakt Regeringen, men som denne aabenbart endnu ikke har taget Stilling til.

Artiklen lyder i Oversættelse saaledes:—

Som Resultat af Studier og Forhandlinger vedrørende de af den udnævnte Underkommission forelagte Betænkninger, er den Kommission, hvis Formaal det var at udtale sig angaaende Revisionen af de Skibsfarten paahvilende Takster og Afgifter, kommet til følgende Slutninger:

1) At det er ubetinget nødvendigt at nedsætte de Afgifter, der opkræves for Passagerer, som indskiber sig i Lissabon, thi i modsat Fald vil den Nedgang i Passagertrafikken, som har været følelig siden 1923, d. v. s. siden Taksterne forhøjedes paa en absolut fordømmelig Maade, blive endnu mere følelig.

2) At de Afgifter, som beregnes for Passagererne efter Billetklasse, og som opkræves under Betegnelsen »Til Beskyttelse af den nationale Handelsmarine«, bør indgaa til Forvaltningerne af de Havne, hvor Passagererne indskibes, thi da Passagerantallet afhænger af de Lettelser saadanne Havne byder, af den Propaganda, der gøres i Udlandet og af andre Aarsager, der kan medføre Udgifter, er det kun ret og billigt, at Udbyttet af saadant Arbejde tilfalder dem, som har bidraget til Resultatet, og saaledes tjener til Opmuntring og Godtgørelse for dette Arbejde og disse Udgifter.

Under Hensyn til, at dette desværre hidtil ikke er sket, og i Betragtning af Kommissionens Ønske om delvis at føje sig efter, hvad der hidtil har været bestemmende, og for at undgaa Forstyrrelser i disse Tjenester, er Kommissionen af den Mening, at denne Indtægt principielt fuldt bør indbetales til den Havn, hvor Passagererne indskibes, og i Betragtning af den foran paapegede Hensigt, bør mindst 60 pCt. tilfalde disse Havne og de resterende 40 pCt. bør vedblivende anvendes, som det hidtil har været Tilfældet.

3) At Fyrafgiften og Lodspenge nedsættes med 50 pCt. for Turistskibe, for Skibe, der søger Nødhavn, eller som kun anløber for Proviant, Kul eller Vand.

At Fyrafgiften nedsættes med 10 pCt. for alle Tilfælde, fordelt som følger: Staten 10 pCt., Fondet til Fornyelse af Fyr 50 pCt. og Fondet til Beskyttelse af Handelsmarinen 40 pCt.

At den maritime Handelsafgift for landsatte Passagerer nedsættes til det halve.

6) At den maritime Handelsafgift for Kul, Brændsels-

olier, Svovl, Fosfater og Gødningstoffer til Landbruget fastsættes med 0\$15 Escudo Guld pr. Ton.

7) At den maritime Handelsafgift for Gods i Almindelighed fastsættes til 0\$50 Escudo Guld pr. Ton.

8) At den maritime Handelsafgift for Varer bestemt til Genudførelse fastsættes til 0\$30 Escudo Guld pr. Ton.

9) At Konsulatsafgiften for Gods i Almindelighed nedsættes til det halve, men at denne Afgift lægges paa alle Varer uden Hensyn til, hvilken Transportvej de følger. Herved mener man at opnaa den samme Indtægt, at beskytte Lissabon Havn og at ophøre med den Uretfærdighed, der hidtil har fundet Sted ved at beskytte de udenlandske Jernbaner i Særdeleshed paa Lissabon Havns Bekostning.

10) At Stempelafgiften og Toldomkostningerne nedsættes for Koloniprodukter, der genudføres over Lissabon Havn. At Koloniafgiften for disse Produkter annulleres.

11) At Konsulatsafgiften annulleres for udenlandske Varer bestemt for Kolonierne, men i Transit via Lissabon Havn.

12) At Konsulatsvisum paa Sundhedspassene for Skibe, der anløber portugisiske Havne, nedsættes. Denne Nedsættelse kunde i Henhold til Henstilling fra Udenrigsministeriets Repræsentant andrage 50 pCt. for den første Havn og 75 pCt. for de følgende Havne indtil Anløb af portugisisk Havn.

13) At Lissabon Havneforvaltning, hvis Takster kun udgør en minimal Del af de Lissabon Skibsfarten paahvilende Udgifter, reviderer sine Tabeller for at simplificere dem og nedsætte Taksterne saavidt muligt, særlig for de i Underkommissionens Betænkning paapegede Tilfælde.

Kommissionen har, udtaler Bladet, forsøgt paa bedste Maade at udføre den den overdragne Mission. Det er nu Regeringens Sag at afgøre, i hvilken Udstrækning Kommissionens Betænkning kan efterkommes.

Kommissionen har ogsaa taget i Betragtning, at det vil være nødvendigt før eller senere at forsøge at udligne Afgifterne for den udenlandske og den nationale Skibsfart. Dette er imidlertid et indviklet Spørgsmaal, som det ikke tilkom Kommissionen at gaa nærmere ind paa. Alligevel har den ikke villet undlade at henstille til Regeringen, at dette Spørgsmaal undersøges saa hurtigt som det lader sig gøre.

Kommissionen er endvidere af den Mening, at Karantænevæsenets Besøg paa Passagerdampere ikke bør ophøre Kl. 18 (Kl. 6 Em.) men udstrække sig til hele Natten, saaledes at en Passagerdamper kan indklarerer til hvilken som helst Tid, naar den ankommer.

Under den Forudsætning mener Kommissionen, at Afgiften for Karantænevæsenets Nattjeneste nedsættes med 50 pCt. gældende for hele Natten.

Det vil være ønskeligt, om de forskellige Tjenester — Karantæne, Told, Havnekaptajn etc. — saavidt muligt udføres paa den Maade, at de paagældende Funktionærer benytter samme Fartøj for at besøge Skibene, hvorved der undgaaes Tidstab, og dette Fartøj kunde være Karantænevæsenets, i Betragtning af at dette er det første Besøg, som skal udføres.

SKIBSFØRERES ERHVERVSSKAT

Højesteret har haft til Behandling en Skattesag, der er anlagt af Esbjerg Kommune mod Skibsfører J. Sørensen, Jerne, der krævedes kendt erhvervsskattepligtig til Kommunen, og betale 415,48 Kr. i Erhvervsskat for Aaret 1925—26.

Skibsføreren hævdede, at han ikke er pligtig til at betale Erhvervsskat til Kommunen, idet han ikke — som Lov Nr. 23 af 29. Marts 1924 § 10 kræver — har sit Arbejdssted i Kommunen eller har erhvervet sin Indkomst der. Han har været Fører af D. F. D. S.'s Baade, »Nidaros« og »Kasan«, der gaar i Rutefart fra Esbjerg til forskellige udenlandske Havne.

Esbjerg Købstads Ret har imidlertid givet Kommunen Medhold, idet den mener, at Skibene, der benytter Esbjerg Havn, kan betragtes som Esbjerg-Virksomheder eller en Filial af Selskabet i København, hvilket atter vil sige, at han har sin Indkomst i Esbjerg.

Skibsfører Sørensen appellerede denne Afgørelse til

Vestre Landsret, der pure frifandt ham, idet Retten kort og godt udtalte, at D. F. D. S. ingen Esbjerg-Virksomhed var, og dermed fulgte, at Betingelserne for Erhvervsskattepligtig ikke var til Stede. I Sagsomkostninger paalagde Landsretten Kommunen 200 Kroner.

Ved Højesteret mødte Højesteretssagfører Liebe for Esbjerg Kommune, og krævede Skibsføreren kendt erhvervsskattepligtig til Kommunen og dømt til at betale de 415,48 Kr. i Skat for 1925—26 plus Sagens Omkostninger.

Højesteretssagfører Fich mødte for Skibsføreren og nedlagde Paastand om Stadfæstelse af Landsretsdommen.

Dommen, der faldt i Fredags, blev en Stadfæstelse af Landsretsdommen, og Esbjerg Kommune skal yderligere betale Omkostningerne for Højesteret med 300 Kr.

JORDNØD LASTER

Paa et Møde af Skibsredere nylig i København diskuteredes de utilfredsstillende Forhold og de ulønssomme Fragter, der for Tiden er raadende i Jordnød-Traden. Den almindelige Mening var, at det nu stod saa ilde til, at der burde rettes en Henvendelse til Befragterne om fremtidig at indtage en mere rimelig Holdning.

Skønt disse antagelig bedst selv kender deres egne Interesser, er det dog, udtaler The Baltic and International Maritime Conference i et den 28. ds. udsendt Cirkulære, ikke for meget at sige, at det næppe vil være i Befragternes Interesse, hvis de som Følge af urimeligt lave Fragtrater driver de Skibe, der hidtil har været beskæftiget i denne Trade, til at søge anden Beskæftigelse. Der er en naturlig Grænse for det Antal Skibe, man har Raad til at lade sejle med Tab, og naar denne Grænse er naaet, vil den Fragtforhøjelse, der vil kræves for at bringe de i denne Trade erfarne Redere tilbage til den, antagelig være betydeligt større end den, med hvilken de samme Redere nu vilde være tilfredse.

Det blev foreslaaet at oprette et Befragtningskontor, specielt støttet af Rederne som Modtræk mod Samarbejdet mellem Befragterne og deres Agenter, hvilket Samarbejde man gav Skylden for, at alle Forsøg paa at hidføre en Bedring af Forholdene hidtil var strandet.

Det vedtoges imidlertid enstemmigt. inden man skred til at overveje en saa radikal Foranstaltning, at Redernes Anskuelser med Hensyn til den alvorlige Situation skulde forelægges ikke alene Befragterne, men ogsaa Befragtningsagenterne, der ikke er mindre interesserede i, at Forholdene er tilfredsstillende indenfor Traden, end de to andre Parter.

Som et Middel til gensidig Støtte, uden nogen som helst Indskrænkning i Redernes Rettigheder, blev det særligt anbefalet straks at indberette til Conferencen alle utilfredsstillende Erfaringer i de forskellige Havne og faa disse Indberetninger udbredt i saa vid Udstrækning som muligt, saaledes at ogsaa Redere, der har liden eller ingen Erfaring i denne Trade, kan blive advarede mod at acceptere Fragtrater, der ikke vil dække Udgifter, som skyldes utilfredsstillende Forhold.

Sygdom blandt Besætningerne

Conferencen har allerede udsendt Varsel om, at der er Pest og Feber i nogle af de Distrikter, hvor der lastes Jordnødder. Til Trods for de Dementier, der er bleven udsendt med Hensyn til Karakteren af disse Sygdomme, maa man dog regne med Risikoen for Sygdom blandt Besætningen.

Et Skib drev omkring i 4 Dage med 19 Mand af Besætningen syge og blev omsider slæbt ind til Las Palmas. Et andet Skib maatte anløbe Las Palmas

med 5 Mand syge, og et tredje Skib maatte anløbe samme Havn med 15 Mand syge. Der er yderligere indberettet adskillige andre Tilfælde deriblandt et Skib, der maatte ligge 8 Dage i Casablanca med 12 Mand syge, et andet i Bordeaux i 12 Dage med 14 Mand syge og to Mand, der maatte bringes i Land. Adskillige af disse Tilfælde er fra den sidste Tid, men de kan ikke betragtes som en udtømmende Beretning om de Vanskeligheder, man har mødt, de viser blot i hvilken Udstrækning Sygdom alene kan medføre uforudsete Udgifter for Rederne.

Ingen Fragtnedsættelser til Bordeaux og Rotterdam

Skibene befragtes som Regel paa Basis af en Rate til en kontinental Havn, Bordeaux/Hamburg med en ekstra Fragtrate til Dunkerque og tyske Havne saavel som til Storbritannien og Middelhavshavne. Befragterne har forsøgt at opnaa en Nedsættelse paa 6d. pr. Ton i Fragterne for Varer bestemte til Bordeaux og Rotterdam. Redere, der er kendt med Forholdene i Traden, nægter altid at gaa med til en saadan Nedsættelse, men det hænder, at mindre erfarne Redere gaar med dertil i den Tro, at disse Havne er billige og Ekspeditionen hurtig.

Dette er imidlertid en Fejltagelse; Udgifterne i Bordeaux er saa høje, at det vilde være rimeligere at lægge 6d. til end trække dem fra Fragten. Og det er ikke bedre, hvad Ekspeditionen angaar. Hvis en Modtager i Bordeaux er i Stand til at give en hurtig Ekspedition, vil han forlange høje »despatch money«, men Ekspeditionen er ofte langsom.

I Rotterdam venter man almindeligvis hurtig Ekspedition, hvilken Slags Last man end har, men det passer ikke, naar det drejer sig om Jordnødder. Disse Ladninger gaar næsten alle til Delft; Lægterne, der bruges til Transporten fra Rotterdam, maa være smaa, og kun en Lægter kan losses ad Gangen. Modtagerne er derfor interesserede i en langsom Losning og vil ikke gaa med til at fremskynde Ekspeditionen, medmindre Rederen er villig til at betale saa meget i »despatch money«, at Overtiden for Lægterne dækkes og der yderligere bliver nogen Fortjeneste til dem. Resultatet er, at det som Regel tager 7—8 Dage at losse 1,500 Tons Jordnødder.

ISBRYDERAFGIFTER I STETTIN

Handelskamret i Stettin har vedtaget og Regeringen stadfæstet følgende Isbryderafgifter, der vil blive opkrævede i Tiden fra 15. December 1927 til 15. Marts 1928. Afgifterne er de samme som i Fjor, nemlig: For Skibe: 3 Pf. pr. m³ N. R. For Ladning: 3 Pf. pr. 100 kg.

RADIOEN OG SIKKERHEDEN TIL SØS

Formanden for The International Shipping Conference har paa den internationale Radiokonference i Washington holdt en Tale, hvori han om Radiotelegrafi i Forbindelse med Sikkerheden til Søs udtalte, at dette er et ganske andet Spørgsmaal end Radiotelegrafens Benyttelse i Forretningsøjemed. Derfor bør det behandles som en Del af Hovedproblemet: Sikkerhed for Menneskeliv til Søs, der skal drøftes af en kommende Conference og ikke paa Washington-Konferencen.

En interessant Bekræftelse paa Radioens Værdi paa Søen fandt han i Tabsprocentens Tal. Denne var for søgaaende Skibe fra 1903—1913 gennemsnitlig 1,24, men for Aarene 1919—1926 var den kun 0,81.

Som Følge af den Udvikling, der har fundet Sted

i de sidste Aar, kan man nu se frem til den Dag, da Brugen af Radio om Bord i Navigationsøjemed lige saa meget vil blive en Del af Navigatørens Opgaver, som Brugen af Loddet og Kompasset nu er det.

Denne Udvikling vil blive yderligere nødvendiggjort ved den fremtidige Forøgelse af Antallet af Radiofyr og Retningsstationer paa Land. Af saadanne er der endnu forholdsvis langt færre, end af Skibsstationer. Disses Antal i hele Verden er ca. 12,000, hvoraf ca. 3300 i Storbritanniens Skibe. Dette Lands Antal af Kyststationer er kun 19. Efter Talerens Erfaring andrager Skibsfartens aarlige Udgifter til Radio ialt ca. 24 Mill. Pund Sterling, hvilket Beløb er at opfatte som en Forsikringspræmie, hvis Resultater altsaa ikke er opnaaet gratis,

PRØVETUR MED MOTOR-TANKSKIB »NYHOLM«

Med Motortankskibet »Nyholm« afholdt Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller, en to Dages Prøvefart i Kattegat og Øresund den 20. og 21. November 1927.

Det er det andet af en Række Tankskibe, Værftet har under Bygning og i Ordre.

M.S. »Nyholm«s Dimensioner er følgende:

Længde overall	405' 3"
Længde mellem Pp.	389' 6"
Bredde moulded	55' 0"
Dybde moulded	30' 8"
Dybgang efter Norsk Veritas Sommerfri-	
bord	25' 1 1/4"
dertil svarende Dødvægt	8265 Tons

Skibet er bygget til British Lloyds Klasse 100 A.1. som Tankskib efter Foster Kings System med 2 Langskibsskoder, der strækker sig gennem alle Lasttankene, saaledes at der findes 8 Hovedtanke og 8 Side-tanke. Det har et gennemgaaende Hoveddæk, saavel Bak, Bro og Hytte, ligesom der er bygget en Trunk 17'6" × 4'9" høj fra Bak til Hytte.

Paa Broen findes i Dækshuse Aptering for Kaptajn, 1ste Styrmand, Telegrafist, Hovmester, et enkelt Passagerlukaf, samt Telegraftrum og Korthus, hvorimod Maskinofficerer og øvrige Dæksofficerer samt Mandskab har deres Aptering agter paa Hyttedækket og under samme.

Skibet er udstyret med elektrisk Lys overalt, med Traadløs Telegraf, Fryseanlæg for Proviant, og iøvrigt alt, hvad der hører med til en førsteklases Tanker.

LÆGEKONSULTATION PR. TRAADLØS

The International Shipping Conference har fra den belgiske Skibsrederforening modtaget Meddelelse om, at der fra den 15. November 1927 er oprettet traadløs Lægekonsultation i Belgien for søgaaende Skibe hele Døgnet rundt.

Radiogrammer i Forbindelse med denne Tjeneste maa sendes til den traadløse Station i Antwerpen, Kalde-Bogstaver:—O.S.A., efter Adressen: Radio Medical Anvers Radio.

De indledende Bogstaver: S.V.H. vil blive brugt for at give dem Forrang for alle andre Meddelelser undtagen de, der indledes med et S.O.S. Signal.

»Radio medical«-Budskabet underskrives af Kaptajnen og første Del af det skal angive, hvilken Art Medicin-Kasse, der findes om Bord. For Eks.: Belgisk Medicin-Kasse, engelsk Medicin-Kasse etc.

Det belgiske militære Hospital i Antwerpen, der besvarer Forespørgslerne, ligger med fornøden Underretning angaaende Indholdet af de autoriserede Medicin-Kasser om Bord paa Skibe hørende til følgende Staters Handelsflaade: Australien, Belgien, Danmark, Forenede Stater, Spanien, Frankrig, Norge, Holland, Storbritannien og Irland og Sverige. Det er af yderste Vigtighed, at Radiogrammet giver denne Oplysning, saaledes at Lægen kan blive klar over, hvilke Helbredelsesmidler Skibet raader over.

Radiogrammet skal kort, men klart og fuldstændigt indeholde alle de Symptomer, Patienten udviser, og

Til Betjening af Lasttankene er der i et Pumpe- rum midtskibs installeret 2 Hayward-Tyler's Duplex Lastolie-Pumper med en samlet Kapacitet af 400 Tons, der faar Damp fra et Kedelanlæg agter i Maskinrummet. Der findes to Scotch Kedler paa 2200 Kv. for Oliefyring. Ankerspillet og Spillene paa Fordækket og Baaddæk samt Forhalingspillet er elektriske, hvorimod Styremaskinen er hydraulisk-elektrisk.

Maskinen, der er anbragt agter, er et dobbeltskruet Dieselmotoranlæg paa 2800 I.H.K. af Burmeister & Wain's firetakts, enkeltvirkende tryksmurte, direkte reversible Trunktype med 6 Cylindre. Cylinderdimensioner er 550 mm, Slaglængde 1000 mm.

Paa Prøveturens første Dag blev der foretaget Kompassretning og forskellige tekniske Prøver, medens Skibet under Farten til Helsingør fyldte sine Tanke, saaledes at Fuldkraftprøven kunde udføres med Skibet nedlastet til Dybgangsmærket.

Ved Fuldkraftprøven opnaaedes ca. 11 Mil, som Middel af 4 Løb paa den maalte Mil ved Hveen med Vejrforhold med en Vindstyrke fra 6—7 Øst Syd-Øst og sydlig Strøm paa 2 Mil.

I Prøveturen deltog Skibets Reder Herr Christian Haaland fra Haugesund samt fra Rederiets Inspektion d'Herrer Kaptajn Holme og Ingeniør Johs. Johannessen, endvidere Repræsentanter for Klassen, forskellige Gæster, samt Værftets Ledelse.

Efter aflagt Prøvetur gik Skibet til København, hvor det blev overtaget af Rederiet.

hvad han føler. Man skal altid nævne Alder og Køn, Dato da Ulykken fandt Sted, eller Sygdommen begyndte, Temperatur, Puls, almindelig Tilstand og den syge Persons Stilling.

Naar det drejer sig om særlige Sygdomme, skal følgende nævnes: Tungens Farve, og eventuelt hvorledes Aandedrættet er, om der er Opkastning, Afføring og Urin. Det skal ogsaa anføres, om Patienten tidligere har været angrebet af tropiske Sygdomme, eller om han nylig har været i Havne, der mistænkes for at være befængte med tropiske eller smitsomme Sygdomme. Hvis det drejer sig om Brandsaar, nævnes hvor de findes, deres Udstrækning og hvor dybt de gaar. Hvis man frygter for, at der foreligger et Brud, skal det anføres, om der er nogen Misdannelse af det paagældende Lem, Opsvulmen af Leddene, og om det er muligt eller ganske umuligt at bevæge Lemmet.

Radiogrammet kan sendes paa fransk eller hollandsk, eller hvis det er ganske nødvendigt paa engelsk. Svaret vil i de første to Tilfælde blive givet i det Sprog, paa hvilket der er spurgt. Hvis der er spurgt paa engelsk, kan der ikke garanteres øjeblikkeligt Svar i dette Sprog, men hvis det haster, kan Svaret blive givet paa fransk straks og bekræftet senere paa engelsk.

Transmissionen af Forespørgslen saavel som af Svaret samt Konsultationen er gratis.

NYT MOTORSKIB TIL DANSK-FRANSK DAMPSKIBSSELSKAB

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges i Fredags en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-skibet »Irland«, Værftets Byggenummer 353, bygget for Regning A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, her.

Skibet er bygget til British Lloyds Klasse 100.A.I.+ og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

325'—0" × 49'—6" × 23'—6",

og Bæreevnen er ca. 5500 Ts. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der udvikler ca. 1600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

AUSTRALSKE INDFØRSELSFORBUD

Det danske Generalkonsulat i Sydney har tilstillet Udenrigsministeriet et Udklip af "Commonwealth of Australia Gazette" Nr. 107 for den 6/10 indeholdende "Quarantine Proclamation" Nr. 172 for den 29/9, der tilbagekalder "Quarantine Proclamation" af 3/8 (omtalt i Nr. 42 af D. S. T. af 14/10 1927) og i Stedet for fra 1. Juli 1928 forbyder Indførsel til Australien af

Straaartikler saasom Flaskehylstre og -omsvøb tilvirkede med Indpakning for Øje, samt Straa-indpakning af en hvilken som helst Art omkring Varer, der ankommer fra en hvilken som helst Del af den øvrige Verden bortset fra New Zealand,

dog at nævnte Straaartikler og Straa-indpakning omkring Varer, der ankommer fra England, Irland, de Forenede Stater, Belgien, Canada, Czekoslovakiet, Frankrig, Tyskland, Holland, Italien, Japan, Norge og Sverige, maa indføres til Australien paa Betingel-

se af: at alle saadanne Straaartikler og alle Varer, hvortil Straa-indpakningen anvendes, er ledsagede af en Erklæring fra Exportøren, kontraseret af en ansvarlig Regeringseembedsmand i Oprindelseslandet, om at det til Tilvirkningen af nævnte Straaartikler eller Indpakningen af de paagældende Varer anvendte Straa er ren Halm og

1) enten har været opbevaret paa et Sted uden at komme i Berøring med noget Dyr i et Tidsrum af tre Maaneder inden dets Anvendelse, eller

2) har været Genstand for Behandling paa en af de i Proklamationen tre nærmere angivne Desinfektionsmetoder.

Forsaavidt ovennævnte Betingelser ikke opfyldes, skal Straaartiklerne og Straa-indpakningen ved Ankomsten til Australien efter Ordre og under Overopsyn af en Karantæneembedsmand tilintetgøres for Exportørens Regning.

"DANSK SØFARTS TIDENDE"'S FRAGTBERETNING

København, d. 29. November 1927.

Efter at La Plata igennem længere Tid har været det oplivende Moment i Fragtmarkedet, er der nu indtraadt en Reaktion, d. v. s. December Positioner kan endnu "command full value," men de mange Tilbud af ballastgaende Baade, beregnet lasteklare 10/31. Januar, virker svækkende paa Raterne for senere Lastning. Da de udgaaende Laster fremdeles noteres i 10/6 11/-, vil det antagelig lykkes Kornbefragterne at slutte en Del ballastgaende Baade til betydelig lavere Rater, end hvad Normen har været paa det sidste, men saa snart Kulraterne igen kommer op i 12/- 14/-, forandres Situationen atter. Størrelsen, og ikke mindst Baadernes mere eller mindre gode Kubik, kan let gøre en Difference af 1/—2/ i Fragten for Tonnage i samme Position, og de vidt forskellige — som oftest ufordelagtige — Optioner spiller en stor Rolle for at kunne bedømme de enkelte Afslutninger. For December Annullering er et Par mindre Baade, 45/4700 Tons, og en 6300 Tonner sluttet til 26/6 U.K. Cont. B/H, 7600 T. 15/12—10/1, 25/ Antwerpen/Hamburg range, 4400 T. 20/2—20/3 24/6d. U.K. Cont. B/H, og 7900 T. 8/1—15/2, 23/ A/H range. Efterspørgselen efter Kornbaade fra Pacific Kysten er bedre, ligesom der er gjort mere fra de forskellige Østens Markeder, men Befragterne har alle Fordelene paa deres Side, og faar Tonnage — især i lidt backward Position — paa meget rimelige Vilkaar. De nærmeste Maaneder tegner ikke godt; især ser det daarligt ud i de nordamerikanske Farvande, for ikke at nævne Middelhavet, Nord- & Østersøen, og en Oplægning i en større Maalestok kan vanskeligt udsættes meget længere, hvis de nugældende Rater ikke bedres — og bedres betydeligt.

TRÆLASTMARKEDET

900 St. Kotka/London rapporteres sluttet til 42/9. 700 Std. Wasklot & Raumo-London 45/. 825 Fv. Windau/Hull, 33/3.

Noteringerne er vedblivende meningsløst lave, f. Eks.:

6/700 Std. 4 Syd-Finland/Dieppe, 38/6—39/-. 575/650 Std. Råfsö/Rouen 35/- 36/-. 675/750 Std. Sundsvall/Stugsund & Gefle-Rouen, 36/6 37/-. 7/810 Fv. Björkö/Calais-Rouen 35/- 36/-. 3/400 Std. Danzig/London 38/-.

Fra Leningrad offereres adskillige Træ- & Kornlaster, fri Isbryder ind og ud, til Rater, som knapt dækker Udgifterne, langt mindre indbyder til nogen- somhelst extra Risiko.

KUL, KOKS ETC.

Forretningsløshed og daarlige Fragter præger alt, som hedder Kul- og Koks-Markeder. Forth/Horsens 2400 T. sluttet à 5/6, 3000 Hartlepool/Frederikshavn 5/3, 3000 Koks Rotterdam/København 7/6. London Koks betaler maaske 8/-, men Expeditionerne er fortvivlende. Koks Manchester/ Oslo 9/-; danske Havne 8/6, 9/-; Koks Tyne/Gefle 8/6.

MIDDELHAVET

Alle udgaaende Fragter er yderligere reduceret, og hjemgaaende er — om muligt — ogsaa daarligere. Rundrejsen kan umulig holde sammen, selv om Expeditionerne til Tider kan være forbausende gode. Wales/Marseille er gjort til 8/7½, Genoa 7/9, Barcelona 8/6 9/6, Bona 7/6, Oran 7/6, Øerne 8/- 8/6; Tyne/Bari og Ravenna 11/3, Porto Ferrario 7/9, Genoa 7/9, Nizza 8/-; Forth/Neapel 8/10½, Port Said 10/-, Barcelona 11/-, Gibraltar 6/10½, Oran 8/-; Forth/Sicilien byder kun 8/6 for 2600 T.; Rotterdam/Genoa 7/9, Tunis 8/6, Alexandria 10/3 o. s. v. For Frugt fra Spanien opnaas nu kun 23/-, 90,000 cbf.; 21/- 21/6 100/110,000 cbf. Salt Trapani—2/3 Norge, nordligst Bergen, Kr. 12, Iviza/Færøerne 13/6; Bona/London River 8/6 9/-. Bona/Garston 7/3, Sfax/Kings Lynn 10/3, 10/6d.; Tunis/Bristol 9/-, Alexandria/Hull sluttet à 10/- per 60 cbf., Poti/Kontinentet byder 12/-, Poti/Baltimore, \$4., Donau/3 Danske 19/6, med ca. 2/- mindre fra Sulina-Burgas range.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Fra Montreal er sluttet en enkelt prompt Baad til 15 c., Hamburg/Bremen; Northern Range/Middelhavet 16½ c.; St. John/Middelhavet 18 c.; Boston/A.R. 13c., Hamburg 14 c. — Kul til Sydamerika eller Middelhavet offereres sparsomt. Asfalt Baltimore/U.K., Jan. \$4.75; pitch Baltimore/Cette, \$3.75, Antwerpen \$3.25, 3.50. Cuba har faaet 5500 Tonner, 5/15. December til 16/6, U.K./Marseille 18/-; Gulfen/Piræus, heavy grain, 21 c.; Asfalt, Tampico/Hamburg 22/6d.; net Charter, Gulf/Kontinentet 7 c. per cbf. Oliekager til danske Havne er faldet svært af, og \$6.10, 6.15 er Dagens højeste Notering. De vestgaaende Laster, som Cement, Kainit etc. bliver omgaaende snappet op til lidet tilfredsstillende Rater. Vancouver/A-R. 1/20. Decb. har betalt 31/-, medens Jan./Febr. har maattet nøjes med 30/6d.

SYDAMERIKA

Kulnoteringerne fra Wales og Rotterdam til Lower Ports er 10/6, 11/- for December og Januar Lastning,

EN NY DANSK PATENT DYBDEMAALER

Instrumentmager *Einar Weilbach* har konstrueret en ny dansk Patent-Dybdemaalere, meget enkel og sindrigt indrettet.

De hidtil anvendte Leddeapparater (Dybdemaalere) til Maaling af Havdybder tilfredsstiller ikke fuldt ud de Krav, som man med Rette maa kunne stille til saadanne Anordninger, idet de ikke altid virker paa lideligt, og Maalingerne er derfor ofte beheftet med større eller mindre Fejl.

Ved den her beskrevne Dybdemaalere har Hr. Weilbach søgt at afhjælpe disse Mangler, og det opnaede Resultat er et Apparat, der altid er paalideligt i sin Virkning, er let at betjene og særdeles tydeligt at aflæse.

Dybdemaaleren bestaar af to Rør, hvoraf det ydre, et Glasrør, er cylindrisk og omsluttet af et Metalrør, som er forsynet med en Skala i Metermaal paa Kanten af en Udskæring til Aflæsning af en Skala i engelske Favne paa det indvendige Rør. Dette Rør er kegleformet og har forneden Adgang til Vandet, som gennem en foroven anbragt Aabning trænger ind i det mellem de to Rør dannede Mellemrum. Vandets Indtrængen reguleres af det i Mellemrummet opstaaede Tryk, og naar dette Tryk udlignes med Vandets

Tryk, kan man paa Skalaerne aflæse den maalte Dybde.

Paa Grund af det indre Rørs Kegleform formindskes Mellemrummets Rumfang opefter, saaledes at Skalaernes Inddeling forledes mere jævnt over hele Længden, og da Vandet ligger udenom det med Afmærkninger forsynede Keglerør, vil det samtidig virke forstørende paa Mærkerne.

Endvidere opnaar man herved, at Forandringer i Barometerstanden kun har ringe Indflydelse paa Aflæsningen, hvorefter man undgaar Anvendelsen af særlige Korrektionstabeller.

For at beskytte Dybdemaaleren for Stød og Slag indsættes den i et Overrør, hvori den fastholdes af en i Overrørets Væg udstandset Fjeder, og en foroven anordnet Bajonetlaas.

Dybdemaaleren har været i Brug i flere af vore større Skibe i længere Tid og har vist sig overordentlig praktisk og paalidelig.

Efter hvad vi erfarer har et af vore største Selskaber haft Apparatet til Prøve i sine Skibe med det Resultat, at samtlige Skibsførere har anbefalet det og givet det en overordentlig anerkendende Omtale, og Hr. Weilbach skal ogsaa allerede have solgt en Del Apparater til Udlandet.

DEN DANSKE HVALFANGST VED GRØNLAND

Grønlandske Handels 4-mastede Motorskonnert, Flønseskibet »Sværdfisken«, vendte Mandag hjem fra Hvalfangsten ved Grønlands Vestkyst.

Efter hvad Kaptajn Balle udtaler, var Sommeren forløbet godt, og Fangsten havde været ret tilfredsstillende.

Der er i alt fanget 40 Hvaler mod 43 i Fjor, og »Sværdfisken« medfører ca. 350 Tons saltet Spæk. Selve Hvalfangerskibet »Sonja« har man denne Gang foretrukket at oplægge i Grønland.

»Sværdfisken«, der afgik fra Frederikshaab den 1. November, har været 28 Dage om Hjemrejsen, idet man i 9 Dage under den norske Kyst maatte ride en voldsom Storm af.

ISMELDINGER PR. 30. NOVEMBER 1927

Danmark

Frederikssund (28) Nord fra til Frederikssund isfrit. Mod Syd Fastis, lukket for Motorsejlere.
Roskilde (16) tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Sverige

Rödkallen og Luleå lukket.
Aangermanälven ovenf. Svanö Fastis, kun for kraftige Dampere.
Alnösundet Drivis lukket for Sejlskibe.
Til Hudiksvall Drivis, lukket for Sejlskibe.
Øvrige Stationer isfri.

Finland

Wiborg-Trångsund Fastis, lukket for Sejlskibe.
Trångsund-Rödhäll Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Wasklot Havn og Skærgaard Fastis, Rende.
Storhåsten-Ensten sammenpakket Sjapis, kun med Isbryderhjælp.
Jakobstad og Nordligere Stationer lukket.
Øvrige Stationer isfri.

Tyskland

Königsberg Seekanal Fastis, Rende.
Swinemünde Haff spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Warnemünde isfri.
Brunshausen uhindrende Drivis.

(Fragtmarkedet fortsat.)

og der er mærkværdigvis ingen Mangel paa Reflektanter — tværtimod. Cement, Antwerpen/B. Aires tilbydes til ca. 16/- 16/6, og Aalborg/Santos og Buenos Aires 17/6; Limhamn/Santa Fé 17/6 18/-. Hjemgaaende er meget fast for deciderede December Baade, og da det tynder ud i Rækkerne, har Rederne kunnet stramme Fordringerne; det hidtil højeste er 25/6 U.K. Cont. For senere Positioner udbydes en Mangfoldighed af Baade, mest ballastgaaende, og Befragterne er ikke længere saa interesserede — hverken for Jan. el. Febr./Marts. Nu er der i den sidste Uge sluttet usædvanlig meget, saa Købmændene trænger til et Pusterum, og vi maa haabe og vente paa en ny forøget Aktivitet. Medens dette skrives rapporteres yderligere Slutninger pr. ult. Januar & Febr. til faste, delvis forbedrede Rater. Quebracho/Santa Fé—Antwerpen/Hamburg range, Febr., noteres i 30/-, og Marts Afskibning i 28/- 29/-. Korn, San Lorenzo/1—2 sydafrikanske Havne, indikerer 23/- 24/-, Decb./Jan. og pr. 20/1 20/2 er betalt 24/6 til 3 Lossehavne. Chile/Galveston-Boston range har faaet Jan. Tonnage til

\$5.25, Febr. \$5.75, Peru U./K., 6500 T. Sukker, Marts Lastning, offereres til 27/6 28/6.

ØSTEN

Australien har ikke taget noget til enropæiske Destinationer; Vestaustralien/Calcutta el. Bombay ses sluttet til 18/9 Jan., og 32/6 til Callao. Rangoon/5 cubanske Havne 36/3, Mauritius/U.K. 24/3; Saigon/ U.K. 32/6, Bombay/U.K. Cont. 24/-, d.w., og Vladivostok adskillige Baade pr. Jan./Febr. 34/-, Havre/Dunkirk/Antwerpen/Rotterdam, 1/3 mere for Hull og skandinaviske Optioner. Majs fra Sydafrika er igen i Markedet til omkring 24- U.K. Cont. 25/6 Skandinavien, Decb. og Jan.

TIME-CHARTER

Prompte Baade finder vanskeligt Afsætning i det vestindiske Marked, selv til \$1.20 for enkelt Rundrejse. Den Bedring, som de amerikanske Mæglere forudsaa, ser ikke ud til at indtræffe foreløbig, men Markedet er stort og rummer mange Muligheder.

RESPONSA FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Responsum Nr. 26.

Herved tillader jeg mig høfligst at anmode Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvad der forstaas ved »weather working day« i følgende Klausul fra et Rio-Tinto-Charter:

»Steamer to be loaded after coming on turn, but time counting as per clause 17, provided she is in a position to receive the quantity, at an average rate of 600 tons, or more if required by shippers, per weather working day of 24 hours (Sundays and holidays excepted) and the steamer is to receive the cargo at this rate, but shippers to have the option of loading on holidays and any time thus used not to count as working days. Steamer to be discharged when berthed with all despatch as customary at the port of discharge with steamers carrying cargoes of similar mineral but at not less than 500 tons per weather working day, but no portion of the cargo is to be discharged at night except with the consent of charterers' Agent. Charterers are to have the option of averaging the time allowed for loading and discharging in order to avoid or reduce demurrage. No time to count between noon on Saturday and 8 a. m. on Monday.«

Idet dette har Betydning for Fordelingen af Losnings-Tolddiæterne.

Jeg for min Part hævder, at efter ovennævnte forstaas for Losningens Vedkommende ved »weather working day« en almindelig 8 Timers Arbejdsdag, Vejret tilladende, medens Modtagerne fastholder, at naar der for Lastningen er nævnt »weather working day of 24 hours«, saa gælder dette ogsaa for Losningens Vedkommende.

Svar.

I Skrivelse af 3. f. M. har De anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvad der forstaas ved »weather working day« for Losningens Vedkommende i en nærmere citeret Klausul fra et Rio-Tinto-Charter.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening maa »weather working day« i den paagældende Klausul forstaas som en almindelig 8 Timers Arbejdsdag.

Responsum Nr. 27.

Vi henholder os til Dags behgl. Telefonsamtale og vilde være Foreningen meget forbunden, hvis man kunde give os et Responsum, hvad man forstaar under »running days« og hvorledes disse regnes her til Lands.

Svar.

I Skrivelse af 27. f. M. har det ærede Aktieselskab anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvad man forstaar ved Udtrykket »running days«, og hvorledes disse regnes her til Lands.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at der, hvor ikke andre Bestemmelser i Certepartiet taler derimod, ved »running days« i Almindelighed maa forstaas løbende Dage, hvor Tiden tæller uden Hensyn til Vejrforhold eller Søn- og Helligdage, hvis disse ikke udtrykkelig er undtagne.

Vi har modtaget Deres ærede Skrivelse af 5. ds. og takker for Deres Oplysning om, at der ved »running days« i Almindelighed maa forstaas løbende Dage, hvor Tiden tæller uden Hensyn til Vejrforhold, hvis ikke andre Bestemmelser i Certepartiet taler derimod.

Vi vil imidlertid høfligst bede Dem om nærmere at præcisere Udtrykket »løbende Dage«. Af Oplysninger, som vi har indhentet fra andre store europæiske Havnepladser som Hamburg, Antwerpen, Rotterdam og London, fremgaar det, at en »running day«, naar der ikke siges andet i Certepartiet, regnes for en Dag à 24 løbende Timer i Modsætning til en »working day«, som overalt plejer at blive regnet som en Arbejdsdag paa 8 Timer.

Naar en Dampers Lossetid i en af ovenstaaende Havne begynder at dreje fra en bestemt Dags Morgen Kl. 7, og Dampere bliver færdig med Losningen næste Dags Aften Kl. 7, er der, naar Dagene regnes som »running days«

med 24 Timer, brugt 1 Dag og 12 Timer, d. v. s. at »running days« bliver udregnet til hver Dag tællende med 24 Timer, og den Tid, der overskyder de hele Dage, bliver regnet i løbende Timer.

Saaledes forstaas i hvert Fald Udtrykket »running days« i udenlandske Shipping-Kredse, og vi vil gerne høfligst udbede os Deres Udtalelse, hvorledes Deres Stilling til Sagen er.

Svar.

I Skrivelse af 6. ds. har det ærede Aktieselskab anmodet Rederiforeningen om nærmere at præcisere Udtrykket »løbende Dage«, idet Selskabet formener, at løbende Dage bør beregnes efter 24 Timer eller Dele deraf.

I Skrivelsen har De eksempelvis anstillet en Beregning for en Damper, hvis Lossetid drejer fra en bestemt Dags Morgen Kl. 7 og slutter næste Dags Aften Kl. 7 til 1 Dag 12 Timer løbende Dage. Rederiforeningen er imidlertid af den Anskuelse, at Spørgsmaalet maa afgøres efter den Lossekutyme, der er gældende i det Land, hvor Skibet losser, og kan forsaavidt tiltræde, at løbende Dage i Havne, hvor det er Kutyme, at Losningen foregaar saavel Dag som Nat, beregnes til 24 Timer. For Danmarks Vedkommende, hvor dette ikke er Tilfældet og Spørgsmaalet om Overtid opstaar for den, der har Interesse af, at Losningen foretages udenfor almindelig Arbejdstid, maa man holde for, at Tiden i det af Selskabet nævnte Eksempel ved Kornlosning maa regnes som to løbende Dage og ikke som af Selskabet beregnet 1 Dag og 12 Timer.

Responsum Nr. 29.

I Anledning af en her foreliggende Sag, hvor en Trækseddel, der er blevet hjemsendt fra Frankrig i et almindeligt Brev, som er bleven fundet paa Gaden af en uvedkommende Person, er blevet falsk kvitteret af denne, hvorefter vedkommende har hævet Beløbet hos Rederiet, tillader jeg mig at anmode om den ærede Forenings Udtalelse om, hvorvidt der i Almindelighed affordres den, der paa Rederikontoret hæver en Trækseddel Legitimation, saaledes at Rederiet sikrer sig, at Beløbet kommer rette Vedkommende i Hænde. Det bemærkes, at i det foreliggende Tilfælde var Træksedlen paategnet, at den kun vilde blive udbetalt af Selskabet, dersom den var kvitteret af den, til hvem den var udstedt eller lovlig transporteret, og at den er hævet af en Mand, men udstedt til en Styrmands Hustru og kvitteret falsk med hendes Underskrift.

Svar.

I Anledning af Deres i Skrivelse af 21. f. M. fremsatte Forespørgsel om, hvorvidt der i Almindelighed affordres den, der paa Rederikontoret hæver en Trækseddel, Legitimation, saaledes at Rederiet sikrer sig, at Beløbet kommer rette Vedkommende i Hænde, skal man udtale, at Rederierne, hvor der iøvrigt ikke er Anledning til at nære Mistanke om, at Træksedlen er i urette Hænder, i Almindelighed ved Træksedlens Udbetaling, ikke kræver andet, end at Træksedlen er underskrevet eller lovlig transporteret af den, til hvem den er udstedt.

Responsum Nr. 29.

Til Brug en Retssag beder vi Dem godhedsfuldt give os en Erklæring angaaende følgende Spørgsmaal:

I Henhold til et Gencon Certeparti skal der afskibes en Ladning Hvide paa 1700 Tons in bulk. Gencon Certepartiet har, som bekendt, en trykt Bestemmelse, § 5, der siger:

»Cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle . . .«

Denne trykte Stipulation er i det foreliggende Tilfælde udstreget, og i Stedet for bestemmes det i en skreven Tilføjelse:

»cargo to be delivered free on board . . .«

Ladningen blev afskibet i Helsingborg, og Lastningen foregik paa den Maade, at Hveden blev leveret i Sække om Bord paa Skibet, hvor de blev vejjet; derefter styrtes Indholdet af Sækkene ned i Lastrummene.

Der er nu opstaaet Disput mellem Rederen og Befrag-

ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af her- værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro- ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spe- cielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparations- værfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

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. Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, er fri. Naar Lods 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. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand 8 à 10 Øre Hektoliter. 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. Skibsafgift (pr. N.R.T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, $\frac{1}{2}$ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m. Dybden i Indsejlsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m. Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m over D.V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind- som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørges af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tredobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gods Oplagspladser, Kornelevatorer, Kulkran, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet til- sander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Hav- nen og ved Bolværkerne 3,4 m. Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton: Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjelpekruer, Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering efter moderate Priser ved Motorbaade. Ballastafgift 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. Losnings- og Lastningsomkostninger efter moderate Takster. Staaalskibsbyggeri og Reparationsværft, flere Træskibsbyggerier og Kølhalepladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

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 Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto- Registrertonnagen. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidst- nævnte 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 Rutefar- tøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- 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. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lødes, og er meget moderate. Der er Som- mer- 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 mo- derat. 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 Mi- nisteriet 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, Ophalings- beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat) 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejsk. m. Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton. Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Re- parationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Køhalingssplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk driven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Hav- nen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts. Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vand 1,9 m. Havneafgift pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørges af Modtageren. Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

NYBORG

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

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 750 m Kajmur med 7,5 m Vand og 300 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsfagligt pr. N. R. T.
Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørger ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kaigade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer, Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted.

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 Hjelpekrue: 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 f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

teren om, hvem der under de foreliggende Omstændigheder skal betale Styrtningsomkostningerne. Ved Afgørelsen heraf har det Interesse at vide, om der eksisterer nogen Coutume her i Landet, hvorefter det i et Tilfælde, hvor Certepartiet bestemmer, at Ladningen skal leveres »free on board«, er Afskiberne respektive Befragterne, der skal betale Styrtningsomkostningerne.

Svar.

I Besvarelse af Deres Skrivelse af 19. f. M. vedrørende Betaling af Styrtningsomkostningerne for en Ladning Hvede, skal man meddele, at under de foreliggende Omstændigheder maa det efter Rederiforeningens Formening være Befragteren, der er pligtig til at betale Styrtningen af Hveden fra Sækkene ned i Lastrummene.

FORHØJEDE UDGIFTER I SANTOS

Nordisk Skibsrederforening har fra sine Agenter i Santos, Messrs. Houlder Brothers & Co. Ltd. modtaget telegrafisk Meddelelse om, at Dokkompagniet i Santos fra 1. December vil forhøje alle sine nuværende Chargeringer med 2 pCt.

SOMMER-NAVIGATIONEN PAA LENINGRAD

Vareimporten over Leningrad Havn under den forløbne Sommersæson har andraget ca. 266,000 Tons, medens Eksporten over Havnen beløb sig til ca. 795,700 Tons.

Antallet af ankomne Skibe var 768, af afgaaede 733.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En ny »Lotus«-Affære

Den italienske Damper »Aventino« kolliderede forleden, da den var for Udgaaende fra Mersina i det sydlige Anatolien, med en Bark, af hvis Besætning en Mand druknede. De tyrkiske Myndigheder arresterede Damperens Kaptajn, hvorefter Damperen fik Lov til at gaa. Begivenheden minder om »Lotus«-Affæren for et Aars Tid siden mellem Frankrig og Tyrkiet, der henvistes til Haag-Domstolens Afgørelser.

»Leviathan« som Motorskib

Et Forlydende vil vide, at Shipping Boards »Leviathan« skal forsynes med Dieselmotorer. I en Brochure, som Burmeister & Wain har udsendt, omtales Installation af fire dobbeltvirkende 12-Cylinders Burmeister & Wain's Motorer med ca. 100,000 H.K. En saadan Forandring fra Damp til Motor er beregnet at give ca. 20 pCt. Besparelse med Hensyn til Maskinrummets Længde d. v. s. det samlede Fyr- og Maskinrum. Selv om Skorstenene af Hensyn til Udseendet bibeholdes, vil Ændringen af Skibet til Motorskib dog ogsaa frigøre en Del Plads med Hensyn til disse.

Dansk Skonnert havareret

Den tyske Damper »Martha Schneider« af Hamborg har Lørdag berettet til Skagens Rev Fyrskib, at den i Nordsoen 20 Kvartmil Vest til Syd for Lindenes har paatruffet den danske Skonnert »San« af Marstal med alvorlig Havari. Damperen søgte at faa Skonnerten paa Slæb—men Trossen sprang, og trods gentagne Forsøg lykkedes det ikke igen at faa Forbindelse med Skonnerten, der i synkefærdig Tilstand og med Besætning ombord blev overladt til sin Skæbne.

»San« er imidlertid senere indbjerget til Frederikshavn af en Gøteborg Damper. Den har mistet hele Rigningen i den stærke Storm, og to Mand er blevet syge af Strabadsjerne. »San« var paa Rejse fra Methil til Ærøskøbing med en Ladning Kul.

Reparationsarbejde til Aalborg Værftet

Den engelske Damper »Domingo de Larrinaga« af Liverpool, der ved Grundstødning havde faaet alvorlig Bundskade, skal repareres ved Aalborg Skibsværft.

»Eros« overiset

Tremastet Skonnert »Eros« indkom Torsdag til Horsens med Trælast fra Königsberg efter en frygtelig Rejse. Skibet blev under Stormen og Frosten helt overiset, saa Besætningen for ikke at glide udenbords maatte kravle paa alle Fire. Skibet mistede baade Fok og Skonnertsejl.

Savnet Damper

En af de første Dage i November afsejlede en lille, tysk Damper »Lübeck« af Lybæk fra Bandholm til Skotland med en Ladning Byg. Damperen gik gennem Kieler-Kanalen, og er sidst set her, men da der endnu ikke er indløbet nogen som helst yderligere Meddelelse om Skibet, nærer man alvorlig Ængstelse for, at det er forlist. Besætningen var vistnok paa 8 Mand.

Damperen var paa 4—500 Tons og var ganske ny. Den var først ude paa sin tredje Tur.

Gaaet over Bord og reddet af et andet Skib

En 21-aarig svensk Sømand, Harry Kling, der sejlede med Gøteborg-Damperen »Adolf Bratt«, oplevede for nogen Tid siden et ejendommeligt Eventyr i Atlanterhavet. Han var i Færd med at løsne en Surring paa en Redningsbaad, da han gled og gik over Bord, uden at nogen lagde Mærke til det. Han kæmpede nu i et Par Timer en fortvivlet Kamp for at holde sig oppe og opdagede da en Sejler, der havde Kurs lige mod ham. Det lykkedes ham at vække Besætningens Opmærksomhed, han blev taget om Bord og ført med til Bermudas, hvor han blev indlagt paa Sygehuset, Da Uheldet skete, var »Adolf Bratt« paa Rejse til Vestindien, og Sømandens Redning er saa meget mere vidunderlig, som der er fuldt op af Hajer dér, hvor han kæmpede sin sejle Kamp for Livet.

DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Varos«.
Vickers Stærtnersolie Nux og Nux D.

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres med Dags Varsel.

De kinesiske Søøvere

De kinesiske Søøveres Overfald paa den norske Damper »Solviken«, ved hvilket Skibets Fører blev dræbt, har givet Anledning til en Noteudveksling mellem de britiske Myndigheder i Hongkong og Regeringen i Canton.

Det fremgaar af denne Noteudveksling, at den britiske Generalkonsul i Canton efter Ordre af Guvernøren i Hongkong har anmodet Regeringen i Canton om Hjælp til en Gang for alle at gøre Ende paa Søøverredens i Biasbugten, hvor Byttet blev bragt i Land, og hvor Røverne derfor maatte have deres Tilholdssted. Hvis Regeringen i Canton fremdeles forholdt sig passiv, forbeholdt Guvernøren i Hongkong sig frie Hænder overfor Søøvere, saafremt endnu et britisk Skib skulde blive overfaldet af dem.

Udenrigsministeren i Canton fremhævede i sit Svar at Røverne er kommet om Bord i Hongkong og derfor maa have en Organisation dér, som Myndighederne i Hongkong maatte se at komme til Livs, saa vilde Røverierne ophøre.

Hvad angik Straffeforanstillinger overfor Røverne i Biasbugten havde Canton-Regeringen allerede planlagt saadanne, der vilde blive bragt til Udførelse.

Syv kinesiske Søøvere, der havde været delagtige i Erobringen i Oktober af Damperen »Irene«, hvis Officerer og Besætning blev reddede, da Skibet blev skudt i Brand af Undervandsbaade, er blevne dømt til Døden, efter at Juryen enstemmigt havde erklæret dem skyldige.

Mytteri

Paa den norske Damper »Neva« har en Del af Mandskabet, som var stærkt beruset, gjort Mytteri og tilføjet Kaptajnen og en Matros Skudskaar. De paagældende Søfolk er blevet arresteret af Kystpolitiet ved Hollenau Sluse.

Kollision

Østasiatisk Kompagnis Motorskib »Peru«, der Søndag afgik til Nakskov for at dokke, kolliderede i Køge Bugt i den stærke Taage med en svensk Damper »Begonia«.

Sammenstødet skete udfor Skanør, hvor den svenske Damper løb lige ind i »Peru« midtskibs i Bagbords Side. »Peru«, der var tom, fik trykket fem-seks Plader ind, for en væsentlig Del under Vandlinien. Heldigvis var Søen ret rolig, og Skibets Kaptajn lod straks Styrbords Tankene fylde med Vand, hvorved »Peru« fik saa megen Slagside, at Lækagen kom over Vandlinien, men han turde dog ikke fortsætte Rejsen til Nakskov, men førte Skibet tilbage til København, hvor det ankom Eftermiddag ved 4½ Tiden.

Den svenske Damper, der bakkede haardt, saasart den saa »Peru«, men dog saa sent, at Sammenstødet var uundgaaeligt, fik hele Slævnen knust, men fortsatte dog Rejsen nordpaa.

Sø- og Handelsretten behandlede i Tirsdags Sagen angaaende den svenske Damper »Begonia«s Paasejling af det danske Motorskib »Peru«. Der fremkom her følgende.—

»Peru« var paa Vej fra København til Nakskov for at gaa i Dok, da man forude om Bagbord hørte en Fløjte. Farten stoppedes, og en modgaaende Damper skimtedes. Der blev givet Bagbords Ror og ét Stød i Fløjten, hvilket besvaredes af den modgaaende Damper med to Stød. »Peru« gav atter ét Stød, der besvaredes med tre Stød, hvorefter Roret lagdes haardt Bagbord og der beordredes fuld Kraft frem for at gaa foran den modgaaende Damper. Trods disse Manøvrer ramtes »Peru« midtskibs ved tredje Luge, hvorved flere Plader blev sprængt. Maskinen stoppedes øjeblikkelig og man forsøgte at udbedre Lækagen, men det viste sig ugørligt saavel indvendig som udvendig fra. Skibet kunde dog holdes flydende og returnerede til København med 8½ Fod Vand i Lasten, medens »Begonia« af Helsingborg fortsatte Rejsen til Hjemstedet for at reparere.

»Peru«s Fører, Kaptajn Hansen, forklarede, at det var tæt Taage, og at der var givet vedvarende Taagesignaler. Han kendte ikke det modgaaende Fartøjs Kurs, men udførte de Manøvrer, der kunde tænkes at afværge Kollisionen. »Begonia« havde bakket et Par Minutter, saa den maatte antagelig have haft stærk Fart.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

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

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV
Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linjer) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

KORSØR

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

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 413 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN
Telgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390
Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fiskers«
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK**
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38

POSITIONSLISTE PR. 28. NOVEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Alfa*, Christensen, oplagt Ratan.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Kbhvn. 26.11.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Kbhvn. 26.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Shanghai 22.11.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Kbhvn. 24.11.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Vaksdal 27.11.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Vancouver 23.11.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 4.11. til Kbhvn.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 22.11.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Galveston 17.11. til Esbjerg.
 m.s. *Asia*, Andersen, pass. Gibraltar 28.11. p. R. t. St. Nazaire.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Danzig 26.11.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Vancouver 25.11.
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Antwerpen 14.11. til Alexandria.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Azorerne 25.11. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, pass. Fairisle 27.11. p. R. t. Kbhvn.

B

s.s. *Beira*, Jacobsen, ank. Valencia 25.11.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Casablanca 26.11. p. R. t. Boulogne.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Garston 24.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Rotterdam 22.11.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Randers 26.11.
 s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Corner Brook 24.11.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Goole 26.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 28.11.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Barcelona 26.11.
 s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Madeira 23.11. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Barry 27.11.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig, 21.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Valencia 23.11. til Kbhvn.
 s.s. *Brynild*, Christensen, ank. Providence 22.11.

s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Leningrad 11.11.

C

m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Sarpsborg 18.11.
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 25.11. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Bergen 27.11.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Esbjerg 27.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 18.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Barry Dock 22.11. til Dakar.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Cardiff 25.11. til Las Palmas.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Cardiff 23.11. til Las Palmas.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 24.11.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Kalundborg 26.11.
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Sarpsborg 27.11.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Cape Verde 14.11. p. R. t. Durban.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Dagø 26.11.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 27.11.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Svendborg-Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, afg. Hamborg 27.11. til Kbhvn.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Genua 26.11.
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Las Palmas 24.11.
 s.s. *Ella*, Bloch, afg. Hamborg 26.11. til Aarhus.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Leningrad 25.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Rotterdam 27.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Trangsund 25.11. til Bordeaux.
 s.s. *Energi*, Christensen, pass. Kieler Kanalen 25.11. p. R. t. London.
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, afg. Danzig 26.11. til Helsingfors.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Fowey 26.11. til Norrköping.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Rotterdam 25.11.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Cardiff 22.11.
 s.s. *Estonia*, ank. Kbhvn. 6.10.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Ushant 27.11. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 24.11.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, pass. Kieler Kanal 24.11.
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Nørresundby 26.11.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Aarhus 25.11.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Cardiff 25.11.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Port Talbot 24.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 19.11. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Port of Spain 21.11.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Las Palmas 22.11. til Golfen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Windau 22.11. til River Tyne.
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Hamborg 25.11. til Mobile.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 26.11.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

A·N·PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
 Telf. 1243·1244·1245 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«
 LANDMANDSBANKENS ANNEX
 LAXEGADE 8

Betragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
 Betragtningssagter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
 NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

C. V. PETERSEN, SVENDBORG
SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.
 Speditions- og Toldklarings-Forretning.
 Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. November 1927.

London	18,19 ¹ / ₂	Madrid	62,50
New York	373,50	Amsterdam	150,95
Berlin	89,15	Stockholm	100,65
Paris	14,80	Oslo	99,30
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,45	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Wasa 25.11. til Newhaven.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 27.11.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Riga 25.11.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Barbados 26.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Quebec 25.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Danzig 26.11.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Swansea 12.11. til Halifax.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 23.11.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, pass. Holtenau 25.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Melilla 27.11.
 s.s. *Hjelm*, ank. Kbhvn. 28.11.
 s.s. *Hjortholm*, afg. Kbhvn. 27.11. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Vancouver 22.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Las Palmas 26.11.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Cardiff 28.11.
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Kbhvn. 26.11.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Antwerpen 25.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. St. Nazaire 25.11.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Oslo 27.11.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Matanzas 25.11.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Riga 26.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 23.11. til Bermuda.
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, pass. Holtenau 28.11.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Bangkok 25.11.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 24.4.

K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. Finisterre 27.11. p. R. t. Santa Cruz (Teneriffe).
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 28.11. til Havre.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Havana 21.11.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Sabang 26.11.

s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, ank. Burriana 27.11.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Trapani 16.11. til Aalesund.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Tampa 25.11.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 5.11. p. R. t. Fremantle f. O.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Port Said, 25.11. p. R. t. London.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Porto Rico 25.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Dunnet Head 28.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Stralsund 29.11.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 22.11. til Kbhvn.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Oporto 28.11. til Castillon.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 27.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 25.11. til Middelfart.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Montreal 19.11.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 26.11. til Shanghai.
 s.s. *Manø*, Huusum, afg. Hull 22.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Barry Dock 23.11. til Dakar.
 s.s. *Margrethe*, Jacobsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Skutskær 26.11.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Casablanca 25.11.
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Cardiff 16.11.
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Antwerpen 28.11. til La Pallice.
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Danzig 28.11. til Rønne.
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Antwerpen 27.11. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Fecamp 26.11.
 s.s. *Natal*, Madsen, pass. Las Palmas 18.11.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäse · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyatad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

HELSINGFORS

DANZIG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kulekort.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

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 LØFTE-EVNE

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 · 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708
TELEFON-NR.:
Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 35, København, K.

ROTTERDAM

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. »NESEVO«.
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.

AMSTERDAM

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnages Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KØDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. Kbhvn. 15.11. til New York.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Willadsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Brunshüttel 22.11.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Halifax 21.11.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia 20.11. til Madeira.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Malmø 25.11. til Karskär (Gefle).
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 28.11. til Kbhvn.

P

s.s. *Panama*, Væring, ank. Gøteborg 26.11.
 s.s. *Parana*, Brøner, ank. Hamburg 15.11.
 m.s. *Paris*, Larsen, ank. London, 22.11.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pensylvania*, Botfeldt, ank. Kbhvn. 24.11.
 s.s. *Pensylvania*, Botfeldt, ank. Kbhvn. 24.11.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Kbhvn. 25.11.
 s.s. *Phøntz*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Leningrad 28.11.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Montreal 17.11.
 s.s. *Polonia*, Skoldam, afg. Newcastle o/T. 23.11. til Halifax.
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Valencia 22.11. til Bremen.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Ghent 19.11.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Aalesund 26.11.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Odense 25.11.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. New York 23.11.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 25.11.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Havre 28-29.11. til Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Suez 22.11. til Colombo.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Azorerne 19.11. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Kbhvn. 25.11. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Danzig 25.11.
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Cartagena 26.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Swansea 25.11.
 s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. Aarhus 26.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 25.11. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Melövar 24.11.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.

s.s. *Stesvig*, Berendsen, afg. Cardiff 23.11.
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. East Greenwich 26.11.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Valparairo 21.11.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Kbhvn. 26.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Rotterdam 17.11. til Portland.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Nakskov 28.11.
 s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Tyne 26.11. til Barcelona.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Kirknes 21.11.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, afg. Hampton Roads 26.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Skagen 27.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 25.11.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Port Alberni 20.11.
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Philadelphia 26.11. til Baltimore.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 27.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tjaldur*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Manchester 28.11. til Liverpool.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 15.11. til Panama Kanalen.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 28.11. til Oporto.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Trapani 18.11.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 28.11.
 s.s. *United States*, Voldborg, i Dok i Gøteborg siden 25.11.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Batoum 28.11.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Rotterdam 24.11. til Madeira.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 25.11. til Thisted.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Port Alfred 25.11.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Haukipudas 26.11. til Ghent.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Sande 26.11.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 25.11. til Danzig.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-London Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. London 27.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kotka 26.11. til London.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa*, zum Vohrde, Kbhvn.-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. New York 26.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Leningrad 27.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 28. NOVEMBER 1927

3/m. Sk. *H. C. Chr.*, Christensen, ank. Marstal 9.11.
 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, pass. Kbhvn.s Red 15.11.
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Barnstaple 15.11.
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstaple 15.11.
 3/m. Sk. *Albert*, Clausen, ank. St. John's N. F. 22.11.

Haabet, Madsen, afg. Bay Bulls 23.11.
 4/m. Sk. *Helga*, Madsen, afg. Teignmouth 24.11.
 3/m. Sk. *Nathalia*, Goth, ank. Søderhamn 22.11.
 B/Sk. *San*, Pedersen, indslæbt Frederikshavn 23.11. med Tab af Rigning m. v.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31)

Telegram: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,

Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILLALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House» 577, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

J. ANDERSEN & CO.

CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

FRIEDRICH MENTZ

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK & WARNEMÜNDE

TELEGR.-ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 - 2336.

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

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflåde · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL

7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619
Værkf. Dannisse
Øbro 4198
Kirsteinsgade 7.

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning
og Rustbankning

Telefon
Kontor 8712
—
Amaliegade 41.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensning- & Rustbankningsmaskine

Brug Kedelrensningbriketten **RENZO**,
er syrefri og renser ufejlbarlig.

Benyt vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af
Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til
Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART





BELL'S
ASBESTOS

ENEFORHANDLING OG LAGER



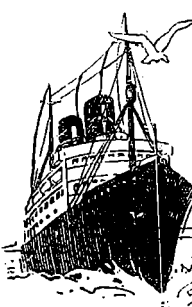
M. B. & COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGRAM-ADR.: AMIANTE
GRUNDLAGT 1848

BP BRITISK PRODUKT BP



FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.



Amaliegade 22. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALEK:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"
CARDIFF

SKIBSMÆGLERE & KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL I ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

K I E L · K A N A L
(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.
RENSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE, BALTIC CODE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

IVER C. WEILBACH & CO

FRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.



SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 50

FREDAG 9. DECEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

NORDISK SKIBSREDERMØDE

I Gaar, Torsdag, afholdtes i Oslo et Møde af Repræsentanter for de nordiske Skibsredere. Paa Mødet vilde man, efter hvad vi erfarer, drøfte og forberede en fælles Optræden af de nordiske Skibsredere paa de to internationale Skibsfartskonferencer, der skal afholdes i London i Løbet af det kommende Aar. Blandt de Ting, der skulde drøftes paa Mødet i Oslo, er Spørgsmaalet om Haagreglerne, om tvungen Passagerforsikring, Rorkommandoen, Amerikas Sølovgivning og flere andre.

Som Repræsentanter for de danske Redere deltager Generalkonsul Johan Hansen, Direktør A. P. Møller, Direktør Gether, Underdirektør Høhne og Direktør i Dansk Dampskibsrederiforening, E. Maegaard.

EN MYSTIFIKATION

For en halv Snes Dage siden fremkom der Meddelelse om, at man fra engelsk Side vilde starte en Eksportroute fra Esbjerg til Hull og Grimsby, der skulde konkurrere med Det Forenede Dampskibsselskab. Det blev fortalt, at det kendte Rederi *Wm. Massey & Son*, Hull, skulde drive den nye Linje, og at der til denne Fart var anskaffet to moderne Baade specielt indrettede til Transport af Landbrugsprodukter. Ruten skulde aabnes med det samme, og Fragterne skulde være saa meget lavere end de paa denne Rute i Øjeblikket gældende, at Afskiberne i Danmark derigennem skulde bevæges til at benytte den nye Linje.

Det viste sig, at Meddelelsen om Planen stammede fra en Hr. Young-Petersen, der angav at repræsentere *Wm. Massey & Son* og traf Aftale med et Speditionsfirma i Esbjerg om at være Agenter for den nye Linje.

Den første Afsejling skulde have fundet Sted i Fredags, men den adviserede Dampner »Northbay« kom ikke. Senere ankom der en mindre norsk Silde-dampner »Falkheid«, der imidlertid slet ikke var egnet til Transport af danske Landbrugsprodukter, og der meldte sig heller ingen Afskibere.

En Forespørgsel angaaende Damperen »Northbay« resulterede i, at ingen, hverken Board of Trade eller Lloyds Register kendte nogen Baad af dette Navn, og Firmaet *Massey & Son*, Hull, skal paa en telegrafisk Forespørgsel have erklæret ikke at kende noget til Hr. Young-Petersen eller at have nogen Forbindelse med ham.

Der synes saaledes fra dennes Side at foreligge en Mystifikation, men selv om Planer som de ovennævnte virkelig skulde blive gennemførte, vilde Det Forenede Dampskibsselskab neppe have noget at frygte, idet Selskabet altid har haft et aabent Blik for de Krav, Landbrugseksporten maatte stille og aldrig har betænkt sig paa at bringe de fornødne Ofre for at være fuldtud paa Højde med Udviklingen, saaledes at det med sin Flaade af fuldt moderne Eksportbaade vil være i Stand til at møde ethvert Forsøg paa Konkurrence, der maatte gøres.

SKIBSREDER LÖFGRENS FORSLAG OM OPHUGNING

Sveriges Rederforening har nylig behandlet Skibsreder Emil Löfgrens Forslag om Skabelsen af en Fond til Ophugning af ældre Tonnage. I Nr. 43 af Dansk Søfarts Tidende bragte vi en Fremstilling af Forslaget, som den svenske Rederforening nu efter at have behandlet det erklærer ikke vil kunne gennemføres. Det maa anses for udelukket, at den til Planens Realisation fornødne Kapital kan skaffes, og man tror heller ikke det vil være muligt at faa den nødvendige internationale Tilslutning til Planen.

I Anledning af Rederforeningens Afvisning af Forslaget har »Svensk Flag« henvendt sig til Skibsreder Löfgren, der bl. a. udtalte, at saalænge de nuværende Konjunkturer holdt sig, vilde Ophugnings-Problemet være brændende. De fleste Redere, mente han, var klare over, at Ophugning er det eneste radikale Middel til Afhjælpning af de nuværende Vanskeligheder. Der vilde sikkert ogsaa uden Indgriben blive foretaget en Del Ophugninger, men ikke i saa stort Omfang eller saa hurtigt som ønskeligt og sikkert ikke uden alvorlige Følger for mange Redere. I sit Forslag havde Skibsreder Löfgren antydnet, at Ophugningsfonden kunde tilvejebringes ved direkte Indskud, men der var selvfølgelig ogsaa andre Udveje. Efter at hans Plan var stødt paa Vanskeligheder, havde han tænkt nøjere over disse. I Sverige og i forskellige andre Lande har Rederne Mulighed for at øve Indflydelse paa Stuveripriserne. Meningen med hans Forslag var jo, at Fragtforhøjelserne skulde betale for Ophugningen. Det er en kendt Sag, at Stuveriudgifterne indvirker paa Fragten. Er disse Udgifter lave, bliver Fragten lav, er de høje, bliver den høj. Tager man f. Eks. Udgifterne ved Trælosning i Storbritannien ser man, at i Leith losses Træ for 4 sh. pr. Std., men i Immingham koster det 10 sh. 6 d., og Fragten til Leith er derfor lavere.

Det samme Forhold gør sig gældende ved Kulløsning i forskellige svenske Havne, og ønsker man denne Side af Sagen yderligere belyst, kan man sammenligne England og Rotterdam, hvor Losse- og Lasteudgifter er lavere end i Storbritannien, og vil finde, at Fragten til England er højere end til Rotterdam. Tømmerfragterne fra Sverige er højere end fra Finland, fordi Stuveriudgifterne er højere i Sverige end i Finland.

Hvis nu Rederne træffer Aftale med deres autoriserede Stevedores om en Forhøjelse af Stuveritaksterne med for Eks. 10 pCt. Differencen mellem de tidligere og de forhøjede Takster skulde da afleveres til Rederorganisationerne for at danne en Ophugningsfond.

I Overensstemmelse med, hvad der er nævnt ovenfor, skulde Fragterne saa forhøjes i samme Forhold som Stuveritaksterne, og Rederne vilde da ikke komme til direkte at finansiere Ophugningen. Meningen med Planen er jo ogsaa, at Fonden skulde finansieres gennem Fragtforhøjelsen. En Forudsætning for Pla-

FISKERI-BERETNING FOR 1926

Landbrugsministeriet har i disse Dage udsendt en Fiskeri-Beretning for 1926 udarbejdet af Statens Fiskeri-Direktion. Beretningen tegner et trist Billede af Danmarks Fiskeri, der i Modsætning til andre Landes Fiskeri ikke gaar frem men tilbage. Det samlede Udbytte af Saltvandsfiskeriet er opgjort til ca. 76,271,700 kg til en Værdi af ca. 35,836,000 Kr. mod 78,456,200 kg og 44,330,600 Kr. i 1925.

Alle Hovedfiskerierne viser Nedgang i Udbyttet. For Aal udgør Nedgangen ca. 2,359,800 Kr., for Fladfish ca. 2,279,300 Kr., for Sild ca. 1,671,000 Kr. og for Torsk ca. 1,033,900 Kr., alt i Forhold til 1925.

Antallet af Fiskere er for 1926 opgjort til 18,686 mod 18,649 i 1925. Aaret udviser et ualmindeligt stort Antal Forlis med Tab af Menneskeliv; ialt omkom der i 1926 45 danske Fiskere.

Den samlede Fiskerflaade bestod ved Udgangen af 1926 af ca. 14,500 Fartøjer og Baade. Heraf var 7 over 50 Tons, 585 mellem 15 og 50 Tons og 1,678 mellem 5 og 15 Tons Brutto. Resten var under 5 Tons. Af Skibene var 3 Dampere og 5,326 Motorbaade. Den samlede Værdi af Baadmateriellet androg ca. 31,642,000 Kr.

Den færøske Fiskerbaade bestod ved Udgangen af

1926 af 168 Kuttere med en samlet Drægtighed af 12,413 Reg. Tons samt af 5 Dampfartøjer; endvidere fandtes der samtidig hjemmehørende paa Øerne 208 Motorbaade og 1,459 Robaade, som anvendtes til Hjemmefiskeriet. Ogsaa paa Færøerne bragte Aaret Forlis med Tab af Menneskeliv.

I Fiskeriet ved Island deltog 2903 Mand. Værdien af det færøske Fiskeri er for 1926 opgjort til 5,860,000 Kr., imod ca. 7,963,000 Kr. i 1925. Af det samlede Udbytte hidrører ca. 4,861,000 Kr. fra Kutterfiskeriet, ca. 492,000 Kr. fra Damper- (mest Trawl-) fiskeriet, og ca. 507,000 Kr. fra Baadfiskeriet. Værdien af den Fisk, som Fiskerne selv forbruger, eller som direkte sælges til lokalt Forbrug, er ikke medregnet i Opførelsen.

Værdien af de paa Færøerne hjemmehørende 208 Motorbaade er efter den i 1926 foretagne Vurdering anslaaet til 887,500 Kr., og Værdien af Robaadene til ca. 330,000 Kr., ialt for Baadmateriellet ca. 1,217,500 Kr. Værdien af Kutterne og de andre større Fartøjer kendes ikke.

Der dræbtes i 1926 347 Grindehvaler. Udbyttet af den fra Øerne drevne Storhvalfangst blev 221 Hvaler.

nens Gennemførelse er det selvfølgelig, at den bliver nøje udformet, saaledes at ingen berettigede Interesser krænkes, at den baseres paa internationalt Samarbejde, og at Import af ældre Tonnage forbydes.

Forskellen mellem den oprindelige Plan og denne er da, at efter den førstnævnte skal Rederne præstere visse Kapitalindskud, som de først atter faar tilbage i Form af højere Fragter, naar Ophugningen er begyndt at virke, medens Rederne ved den ovenfor skitserede Plan ikke behøver at præstere noget kontant Indskud, men kommer til at profitere af de højere Fragter, naar Ophugningen først er kommet i Gang, og den største Hindring for en systematisk ordnet Ophugning maa dermed antages at være fjernet.

ENDOM

Retten i Cardiff har afsagt en Dom, hvorved RSkibsreder Watkin James Williams er blevet dømt til 12 Maaneders Fængsel for at have sendt et overlastet og usødygtigt Skib over Atlanten. Skibet gik ned, og dets Besætning, 23 Mand, omkom.

Den 22. Oktober 1926 forliste Damperen »Eastway« af Cardiff under en Orkan ved Bermuda-Øerne, og hele Besætningen omkom. Ved det efterfølgende Søforhør oplystes det, at »Eastway« havde været stærkt overlastet, 13 Tommer over Lastelinien, da Damperen forlod Havnen. Anklagen mod Mr. Williams lød ikke blot paa dette ene Tilfælde, men det var godtgjort, at han i 12 andre Tilfælde havde sendt Skibene ud i stærkt overlastet Tilstand og derved sat Besætningen i alvorlig Livsfare.

VINTERSKIBSFARTEN PAA LENINGRAD

Efter hvad der meddeles, ophører Modtagelse af Skibe i Leningrad Havn ved Iskanten den 15. December. Udførslen fra Havnen fortsættes til den 1. Januar ved Hjælp af Isbrydere. Efter 15. December maa Skibene dirigeres til Murmansk eller Riga.

INDFØRSELSFORBUD

Ved Anordning af 21. f. M. er der udstedt Forbud mod Indførsel til Island fra Danmark og Sverige af Smør, Ost, Æg, Tøræg, alle Slags Fodermidler fra Mejeri, alle Slags Klude, Uld, brugte Klæder, Dun og Fjer. Forbudet omfatter endvidere Straamaatter, Straakurve, Dyrehaar og Varer deraf, saasom alle Slags Børstevare, Pensler, Koste og Hestehaarsbørster, medmindre Varerne er desinficerede og officiel Erklæring herom medfølger.

LODSTAKSTER I HELSINGFORS HAVNEOMRAADE

Helsingfors Havnebestyrelse har under 15. Nov. fastsat Lodsafgifterne indenfor Helsingfors Havneomraade saaledes:—

For Skibe indtil 100 N.R.T. 20 Fm.

For Skibe mellem 100 og 300 N.R.T. 25 Fm.

Afgifterne stiger derefter med 5 Fm. for hver yderligere 200 Registertons, indtil de for Skibe over 4000 N.R.T. udgør 125 Fm.

MERE STATS-SKIBSFART

Den bulgarske Regering paatænker at anskaffe en Statsflaade til Anvendelse i Farten paa Donau. Flaaden skulde i Hovedsagen bestaa af store Lægtene og Bugserbaade, men Regeringen paatænker desuden at lade bygge tre Floddampere til Turisttrafikken paa Donau, der stadig er stigende.

HAVNEARBEJDERSTREJKEN I AUSTRALIEN

Den Strejke, som Havnearbejderne i Australien for nogle Dage siden etablerede for at gennemtvinge et Krav om Fritagelse for Overarbejde, har haft vidtrækkende Følger, idet saavel den indenrigske som den udenrigske Handel, efter hvad der meddeles, er blevet fuldstændigt lammet. Der skal ligge langt over 100 Skibe stille i de australske Havne.

KULIMPORTEN FRA POLEN

Den polske Kulindustri Ledere har, efter hvad den danske Legation i Warszawa har indberettet til Udenrigsministeriet overfor den polske Handelsminister udtalt, at da Kuleksporten til de skandinaviske Lande kun kan opretholdes ved uforholdsmæssigt store Ofre, vil den polske Kulindustri foretrække, at man opgiver Eksporten til disse Lande og i Stedet derfor koncentrerer sig om at søge Eksporten til det for Polen naturlige Afsætningsmarked, Mellemeuropa, yderligere udvidet og midlertidig lukker de mindre rentable Miner. Forholdet er nemlig det, at Polen nu ved at forlange højere Priser i Mellemeuropa maa ind-

vinde det, der tabes paa Eksporten til de skandinaviske Lande.

Saalænge de økonomiske Forhold i Europa endnu ikke er stabiliserede, bør Polen dog neppe, mener Ministeren, give Afkald paa et saa betydeligt Marked som det skandinaviske. Han var derfor for Tiden mest stemt for at opretholde de billige Jernbanefragter for Kul fra Minerne til Østersøhavnene, ligesom han heller ikke mente, at Polen burde tage den Arbejdsløshed, der vilde være Følgen af en Lukning af nogle Kulminer, før der kommer mere Klarhed over de økonomiske Forhold.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 6. December 1927.

Frugtmarkedet som Helhed er uforandret, sørgnuntert. — Nogle Forskydninger er der jo altid fra Uge til Uge, men i disse Tider er det vanskeligt at finde Forskydninger, som kan tages til Indtægt for Rederne. I de sidste Maaneder har Raterne i de fleste Markeder imidlertid været saa lave, at Op-gange paa 3 d. à 6 d. betragtes som Forbedringer. Nu har 3 d. eller 6 d. ikke meget at sige paa f. Eks. Kul ud til La Plata, naar Raten er nede paa 10/6 11/-, eller paa en Trælast; men det er selvfølgelig altid noget, naar galt skal være. Det værste er dog, at ingen lader til at have Tiltro til Fremtiden, og Slutninger langt frem i Tiden til Fragter, som lige kan bære sig, styrker kun Befragternes Position. De daarlige Tider benyttes ogsaa til at gennemtrumfe Betingelser, som gør Resultatet endnu værre, og disse ekstra uheldige Betingelser er altid vanskelige at faa Ram paa, naar Markedet igen gaar op. La Plata er, og vil antagelig i lang Tid fremover vedblive at være, det mest interessante Marked; det er dog ikke usandsynligt, at de forskellige Markeder fra Østen snart kan faa en vel saa stor Betydning, forudsat Australien kan faa ordnede Arbejdsforhold. Til Dato har Forholdene i Australien ikke indvirket hverken paa Raterne eller Efterspørgselen, men det er jo tænkeligt, at Rederne bliver ængstelige for at sende Baade til Australien og dirigerer dem til nærliggende Markeder, som derigennem trykkes. I Middelhavet er der hobet en Mængde Tonnage op, som slaas om de elendige Fragter. I Nord-Østersøen er det meget smaat med Laster, og endnu daarligere med Betalingen.

TRÆLASTMARKEDET

Endnu er der store Kvantiteter D.B.B. Props og Pulpwood, samt Træmasse, som helst skal udskibes i denne Sæson, og for Sælgerne gælder det om at faa saa meget som muligt fra Haanden, ikke mindst for at faa de sidste Penge ind til Indkøb af nye Raavarer. Da de forskellige Markeder udenom Østersøen imidlertid ikke er stort bevendt, lykkes det Befragterne at slutte til Rater, som ingen vilde have troet muligt, men det er jo desværre saaledes, at mange Redere er svært lidt kritiske, naar de bare kan placere Baadene. De sidste Afslutninger og Dagens Noteringer giver et godt Billede af, hvorledes Østersømarkedet ligger.

Slutninger: 500 Std. Kotka/London, 42/9. 600 Std. 2 Gefle & Iggesund/Antwerpen, 42/-. 420 Std. Kotka/Antwerpen 37/-. 540 Std. Trängsund 38/6. 475 Std. Danzig/Tynen, 39/-. 525 Std. Danzig/London, 37/6. 450 Std. Danzig/Hull, 37/-. 600 Std. Danzig/Manchester, 46/-. 650 Std. Danzig/Birkenhead, 47/.

Noteringer: 1100 Fv. 3 Kotka/Björkö range/Forth,

38/- 40/-. 600 Fv. Kotka/Björkö range/Dunkirk, 33/34/-. 750 Std. Söderhamn/London, 43/-. 380 Std. Söderhamn/Gravelines Dock, 39/- 40/-.

For f.o.w. Lastning, ogsaa fra canadiske Lastepladser, udbydes en hel Del Kontrakter og enkelte Ladninger, men Befragterne tager sikkert fejl, hvis de regner med at kunne slutte nu til deres Ideer.

KUL, KOKS ETC.

Fragterne er de samme, og lidet bliver gjort. Danzig/god Dansk, 2 konsekutive Rejser er sluttet til 6/7½ 900 Tons, og 6 Rejser, 1150 T. 6/4½. Danzig/Frederikshavn, 1650 T., 6/-. Fra Østkysten betales fra 5/ til 5/7½d. god Dansk; 6/9 12/1300 T., Rønne, 5/6 Memel, 6/6 Helsingfors, 9/6 10/- Reykjavik. Wales/København 6/- 6/3, Stockholm 7/-, Stettin 7/3, Koks Rotterdam/København 1700 T. 7/9; London/København 7/6 8/-. Vestkysten/god Dansk 8/9 9/3. Coasting og Bay uforandret, daarligt.

MIDDELHAVET ETC.

Der har været noget mere Forretning, men Raterne er snarere gaaet tilbage. Tyne/Barcelona 10/-, Oran 7/3, Genoa 7/9, Palermo 8/- (4/5500 Tons), St. Vincent 8/3 8/6, Wales/Lissabon 7/- 7/3, Gibraltar 6/9, Barcelona 9/6 9/9, Casablanca 7/6, Marseille 7/9 8/-, Algiers 7/3 7/9, Genoa 7/6 8/-, Catania 8/3 8/6, Oran 7/3, Trieste 11/-, Alexandria 10/9 11/-, Port Said 10/-, Øerne 8/-, Rotterdam/Oran 7/-, Algiers 7/3, Genoa 8/-. De hjemgaaende Laster er ligeledes meget utilfredsstillende. For Frugt fra Spanien faas kun ca. 20/- pr. 100 cbf. for 90/110,000 cbf. Baade og Udgifterne beregnes stadig efter 5/- pr. 100 cbf eller 25 pCt. af Fragten. Jordnødder fra Vestafrika er forholdsvis lige saa daarligt. Pr. 10. Febr. indikeres dog 25/-, Gambia/Bordeaux/Hamburg range, 26/6 Aarhus. Oliekager, Marseille/danske svenske Havne er reduceret til 17/- 17/6, 5/6 Lossehavne. Fosfat, Bona/Berwick on Tweed 1500 T. indikerer 11/6, Mobile 8/6. Tunis/Bristol 9/6, Rotterdam 7/-; Sfax/Kings Lynn 10/- 10/6, Honfleur 7/-, Helsingborg 8/6, 1000 T. Esparto, Susa/Aberdeen, 17/6, 1000 T. Oran/Garston 17/-. Donau/tre Danske, ppt., har faaet Baad til 19/6; fra Kustendje etc. noteres 17/- 3 Danske, og 14/6 til Leith direkte; Alexandria/Hull 9/9 10/-, London 11/- 11/3. Salt fra Spanien, Sicilien og nordafrikanske Havne udbydes til alle mulige Destinationer, men Raterne staar i Forhold til alt andet.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Mange Baade søger vest over, og den stærke Konkurrence om de faa Laster har sat Raterne endnu en Kende ned. Kainit, Weser/Nord-Staterne gaar til \$2.90 à \$ 3. Kainit, Antwerpen/Wilmington 10/6, Ce-

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Et Drama paa Havet

Fra Oregon meldes, at et japansk Fiskefartøj for en Tid siden blev bragt ind til Pt. Townsend af Dampskibet »Margaret Dollar«, som havde fundet Baaden drivende udenfor Oregonkysten.

I Kahytten fandt man, fortæller N. H. & S. T., to Lig og paa Dækket de hvide afnavede Ben af 8 Mand. Ialt havde der om Bord i Skibet været 12 Mand, hvoraf 2 antagelig havde søgt Døden i Havet.

Logbogen viser, at Fiskerbaaden forlod Misaki i Japan den 5. December 1926. Der blev straks efter Afgangens Vanskeligheder med Motoren og alle Forsøgene paa at faa den i Gang igen var frugtesløse; Sejlene var blæst i Stykker, og Skroget blev under den lange Drift over Stillehavet dækket under Bunden med et tykt Lag af Tang og Skaldyr.

Den 6. Marts var de sidste Riskorn fortæret, og Haabet svandt om Bord. Hungersnødens Rædsler var over dem, Tanken at redde sit eget Liv tog Magten over alle andre Hensyn hos dem, og en efter en døde de, hvorledes siger Dagbogen ikke noget om. De sidste to levende synes at være faldet i Afmagt sammen.

Søsætninger

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Søndre-Værft sattes den 30. November 2 Skibe i Vandet, hvoraf det ene, et Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 184, bygges for Regning Hr. Skibsreder A. P. Møller, København, og det andet, en Dieselmotor-Trawler, Værftets Byggenummer 545, bygges for Regning *Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur*, Nantes, Førstnævnte Skib bygges til British Lloyds Klasse 100 A.I.+.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

466'0" × 61'6" × 36'3" og Bæreevnen er ca. 12,250 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 3500 I.H.K.

Skibet fik Navnet »Emma Mærsk«.

Sidstnævnte Skib bygges til Bureau Veritas Klasse I.DIV. 3/3 F.I.I.A. & C.P.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

59,295 m × 10,0 m × 5,925 m og Bæreevnen er ca. 900 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 1000 I.H.K.

Skibet fik Navnet »Victoria«.

ISMELDINGER P. R. 6. DECEMBER 1927

Danmark

Frederikssund (28) Nord fra til Frederikssund isfrit. Mod Syd Fastis.

Roskilde (16) tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Sverige

Rödkallen og Luleå lukket.

Aangerånälven ovenf. Svanö Drivis, nedenf. Fastis, lukket for Sejlskibe.

Alnösundet Drivis, lukket for Sejlskibe.

Til Hudiksvall Fastis, kun for kraftige Dampere.

Gävle N-Løb Fastis, vanskeligt for Sejlskibe.

Iddefjorden Fastis, lukket for Sejlskibe.

Øvrige Stationer isfri.

Estland

Pernov Red sammenpakket Sjapis, kun med Isbryderhjælp.

Vorms sammenpakket Sjapis, mod SW. lukket for Sejlskibe, mod NW. vanskeligt for Sejlskibe.

Øvrige Stationer isfri.

Letland

Riga, Søen Drivis, lukket for Sejlskibe.

Øvrige Stationer isfri.

Tyskland

Pillau, Havnen uhindrende Sjapis, Königsberg Seekanal Fastis, Rende.

Swinemünde Havn spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Haff sammenpakket Sjapis, Rende.

Warnemünde, Havnen spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe. Warnow Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Elben: Relumerschanze Sjapis. Brunsbüttel Kanalindl. sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp. Altona uhindrende Sjapis. Hamburg og Harburg spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

(Fragtmarkedet fortsat.)

ment, Antwerpen/New Orleans \$1.85, f.i.o. og Capelle aux Bois/Boston ligeledes \$1.85, f.i.o. Kul Wales/Staterne 7/-, 1000 Losning, fri Losning; Wales/Jamaica 8/3 400 à 1/8; Halifax 10/6 500, fri Losning. I Korn er gjort meget lidt, Montreal/Kontinentet, spot, 13½ c. Northern Range/Middelhavet, 1/15. Jan. 16 c. St. John/Middelhavet 16½ c.; Baltimore/Bremen 15 c. barley. Range/Djurøen & Stockholm indikerer 20 c. Cuba/U.K. Cont. slutter til 16/6; Asphalt, Tampico/4 australske Havne, 38/-. Baton Rouge/fransk Atlanterhav \$5; Tampico/tre River Plate, 25/- 26/3. Svovl Galveston/Cape Town \$4.80. Oliekager, Gulven 4 Danske er gaaet til \$6.25, og Pitchpine Gulven/River Plate 155/- 3/2 Laste/Lossehavne, Decb., og 146/3 3/3 Laste/Lossehavne, Jan. Pitchpine Gulven/3 vestitalienske Havne, 130/-, U.K. 115/-. Bomuld N.York/Sortehavet 9½ c. pr. cbf. Gulven/Murmansk ogsaa 9½ c., Gulven/U.K.Cont. 7½ c. Fra Vestkysten rapporteres enkelte Slutninger à 32/- Decb Jan., 30/6 1/25. Februar. Puget Sound/Callao indikerer 21/3 22/6 December.

SYD AMERIKA

Udgaende Kul er »a shade better«. Glasgow/Montevideo har betalt 11/6 4000 T., Wales/B. Aires, 11/- 6000 T., og Hull/B. Aires 5000 T., 11/-. Flere Baade søger ud i Ballast, og endnu har det hjemgaende Kornmarked ikke reageret synderligt. December Positioner betinger naturligvis de bedste Rater; 26/- A/H range er gentaget, men flere Baade har maattet nøjes med 25/- 25/6. For Januar er Gennemsnitsraten 24/- U.K. Cont. 23/- Antwerpen direkte, 26/6 Basis 1 Havn Skandinavien. Febr. og Marts

Tonnage har mindre Interesse. Alt i alt maa La Plata siges at være et meget stærkt Marked og bør fortsætte fast i de første Maaneder. Hørfø San Lorenzo/Montreal, Marts Lastning, udbydes i \$6./6.50.

ØSTEN

Om Arbejdssituationen i Australien og dens Indflydelse paa Fragtmarkedet fra Australien og de nærliggende Markeder er det endnu for tidligt at dømme. Sydaustralien/U.K. Cont. Jan. har taget 6750 T. til 40/-, Vestaustralien 39/3, Option Sydafrika 29/3, Tre Sejlskibe 3/4000 T., har akcepteret 32/ og 32/6 Jan./Febr., Mauritius/U.K. er forbedret til 25/-, for 10,500 Tonner. Saigon/Kontinentet, Decb. rapporteres til 32/-. Madras/Marseille &/el. Genoa 30/3 30/9 1/2 Lossehavne, Kontinentet 31/- 31/6, 1/2 Lossehavne; Bombay/U.K. 23/6 24/-. Vladivostock/Kontinentet 34/-, 2/6 mere for Esbjerg/Aarhus el. København, prompt Lastning; parcel pr. Febr. er gaaet til flere Shillings lavere. Kohsichang/sex Havne Cuba 36/- Febr. Fra Sydafrika er betalt 25/- U.K. Cont. 27/- Skandinavien, 5/31. Jan. for 3700 T., og 1/- mindre for 4800 T., 23/6 6000 T. U.K. Cont. 15/31. Jan. 23/- hvis 15/2 Annullering.

TIME-CHARTER

4000 Tonnere 3/3/3/3 europæisk Fart sluttet til 4/3 4/6; 4050 T. tweendecker 3/6 Mdr. 4/9. Transatlantisk voyage across er betalt med \$2 4350 T., og 4/- 8000 T. Gulf Trade, Lev./Tilbagelev. U.K. Vestindisk T/C er endnu daarligt, for Rundrejser ca. 1.15, 1.20, 28/3400 Tonnere, 0.85 5/5500. For 6 Mdr. er opnaaet 1/57½, 3000 Tonnere.

DEN DANSKE HANDELSFLAADES FRAGTFART I 1926

V i har tidligere bragt en foreløbig Opgørelse over den Fragt, som danske Dampskibe opsejlede i Fart paa Udlandet i 1926. Nedenstaaende meddeles efter Statistiske Efterretninger det endelige Resultat (herunder ogsaa Oplysninger om Sejlskibsfarten), og med Tilføjelse af Beløbene for de tre foregaaende Aar. Tallene for »Timecharter omregnet til Bruttofragt« er, ligesom i tidligere Aar, afledet af de optalte Beløb for Maanedsfart ved et skønsmæssig ansat Tillæg paa ca. 65 pCt. (i 1926: 10,2 + 6,6 Mill. Kr.).

	1926	1925	1924	1923
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Dampskibe:				
i Rute- og Liniefart	71,5	85,9	107,6	102,6
i Trampfart	88,6	105,4	127,0	99,3
Timecharter omregnet til				
Bruttofragt	16,8	19,7	21,0	17,5
Sejlskibe	5,6	7,7	9,9	9,4
Beregnet Bruttofragt i alt	182,5	218,7	265,5	228,8

Det samlede Beløb for beregnet Bruttofragt i 1926, 182,5 Mill. Kr., var 16 à 17 pCt. lavere end Beløbet for 1925. Formindskelsen hidrører fra Kronekursens Opgang og fra Oplægning af Tonnage i første Halvdel af 1926, og disse Momenter blev kun delvis ophævet af den store Fragtstigning, som fremkaldtes ved den engelske Kulstrejke.

Nedenstaaende Tabeloversigt viser, hvorledes den indsejlede Fragt fordeler sig mellem Fragtfarten i egentlig Forstand — d. e. Farten fra Udland til Udland — og den Fart, der foregaar mellem Danmark og Udlandet, og som altsaa er Udtryk for Handelsflaadens Medvirken ved Landets egen Ind- og Udførsel, for saa vidt denne foregaar ad Søvejen.

	Bruttobefragtning i almindelig Fart				Maanedsfart (fra Udland til Udland)
	fra Udland til Udland	mell. Danmark og Udlandet		I alt Bruttofragt	
		til Danm.	fra Danm.		
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1926	107,8	42,0	15,9	165,7	10,2
1925	129,4	50,2	19,4	199,0	12,0
1924	152,8	68,3	23,4	244,5	12,6
1923	126,5	61,0	23,9	211,4	10,5
heraf Sejlskibe					
1926	3,4	1,9	0,3	5,6	.
1925	5,1	2,0	0,6	7,7	.

Farten fra Udland til Udland, indbefattet omregnet Maanedsfart, omfatter 124,6 Mill. Kr., og Farten til og fra Danmark 57,9 Mill. Kr.; af Totalbeløbet falder altsaa 68 pCt. paa den egentlige Fragtfart og 32 pCt. paa Farten mellem Danmark og Udlandet; sidstnævnte Andel fordeler sig med godt $\frac{7}{10}$ paa Indførselsomsætningen og knap $\frac{3}{10}$ paa Udførselsomsætningen, nemlig med henholdsvis 42,0 og 15,9 Mill. Kr.

De foran meddelte Data om Sejlskibsfarten omfatter Sejlskibe med og uden Hjælpemaskine; Farten med Motorskibe uden Sejl er henregnet under Dampskibsfarten. — Tabellerne viser, at Sejlskibsfartens Andel i den samlede Bruttofragt for Farten paa Udlandet er aftaget i de senere Aar baade absolut og relativt, og dette stemmer med, at Handelsflaadens Størrelse viser en stadig Formindskelse af Antal Skibe og Tonnage for Sejlskibsflaaden, medens Dampskibsflaaden, indbefattet Motorskibe uden Sejl, er forøget. Formindskelsen i Sejlskibsflaaden rammer hovedsagelig de større Skibe, der væsentligst gaar i Fart paa Udlandet. De mindre Sejlskibe og Sejlmotorskibe sejler hovedsagelig — og for de fleste Vedkommende udelukkende — mellem danske Havne indbyrdes, men denne Fart falder jo helt udenfor

nærværende Opgørelse over den indsejlede Fragt. — De efterfølgende Bemærkninger omhandler alene Farten med Dampskibe (og Motorskibe uden Sejl).

Nedenstaaende Oversigt viser, hvorledes Dampskibsfragten i den egentlige Fragtfart og i Danmarks Ind- og Udførsel fordeler sig mellem regelmæssig Fart og Trampfart.

	Bruttofragt i 1926		
	mellem Danmark og Udland	fra Udland til Udland	I alt
Dampskibe og Motorskibe uden Sejl:	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Rute- og Liniefart o. l.	40,1	31,4	71,5
Trampfart	15,8	72,8	88,6
Omregnet Maanedsfart	»	16,8	16,8
Tilsammen	55,9	121,0	176,9

Den regelmæssige Dampskibsfart indbringer henimod tre Fjerdedele af den Bruttofragt, der opsejles mellem Danmark og Udlandet; derimod er dens Andel i den rent udenrigske Fragtfart kun godt en Fjerdedel, idet Farten i Timecharter nærmest maa jævnstilles med Trampfarten.

Af de 40,1 Mill. Kr. i Rute- og Liniefart mellem Danmark og Udlandet falder godt $\frac{1}{2}$ alene paa Farten til og fra Storbritannien (især Rutebaadene med danske Landbrugsprodukter) og fra og til Amerikas Østkyst, herunder Transport af betydelige Mængder Korn og Foderstoffer, der indgaar til Danmark med de regelmæssige Amerikabaade.

I Farten fra Udland til Udland opsejledes i regelmæssig Fart 31,4 Mill. Kr., hvoraf over $\frac{5}{6}$ hidrørte fra Ruter og Rundrejser mellem de fremmede Verdensdele og Europa; i Ruterne indenfor de europæiske Farvande var Bruttofragten $4\frac{1}{4}$ Mill. Kr., hvoraf en Del for Varer, der omladedes i København mellem de forskellige Ruter og Linjer, der har Knudepunkt i denne Havn. Mellem de fremmede Verdensdele indbyrdes indsejledes ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., især i Rundrejserne paa Stillehavet; hertil kommer en Del Beløb fra Lokalfart i Syd- og Østasien, for hvilken Fragten beregnes paa særlig Maade (»Tripcharter« o. l.), og som derfor er henført under Timecharterfragten. — En enkelt af de udenlandske Ruter paa- virkedes af Kulstrejken, idet Baadene i la Plata Linien ret jævnlige tager Wales-Kul som udgaaende Fragt.

I Trampfarten fra Udland til Udland har — i Modsætning til den regelmæssige Fart — den Fart Overhaand, der foregaar indenfor de europæiske Farvande; af den samlede Bruttofragt for Trampfart udenfor Danmark med danske Skibe, 72,8 Mill. Kr., omfattede den europæiske Fart 52,0 Mill. Kr. Af dette sidste Beløb blev den største Del indsejlet mellem Havne ved Østersøen, Nordsøen og Kanalen; dog førtes der ogsaa et betydeligt Antal Ladninger fra og til Havne ved det vestlige Middelhav, herunder medregnet en Række Eksporthavne for nordafrikanske Produkter; endvidere er sammen med den europæiske Fart regnet ca. 100 Rejser med Jordnødder fra Gambiakysten (til den vesteuropæiske og sydfraanske Olieindustri) samt udgaaende Ladninger fra Storbritannien til Kulstationerne paa denne Kyst og paa de vestafrikanske Øer.

I Trampfarten mellem Europa og fremmede Verdensdele var Fragten for hjemgaaende Fart kun $4\frac{1}{4}$ Mill. Kr., idet mange Skibe maa gaa ud i Ballast for at opnaa Ladning af de Masseprodukter, som Europa tager hjem fra de oversøiske Lande. I Trampfart helt udenfor europæiske Farvande opsejledes $6\frac{2}{3}$ Mill. Kr. I denne helt uden-europæiske Fart omfattede den Trafik, der foregik mellem Havne paa

SKIBSAUKTION

efter Ordre fra Prioritetshaverne.

Firmaet **C. H. Rugg & Co.** vil sælge ved Auktion, Onsdag den 21. December 1927 Kl. 3 Eftm. i The Baltic Mercantile Shipping Exchange (Merchants Hall) St. Mary Axe, London, E. C. 3., medmindre det sælges forinden ved privat Overenskomst,

Dobbelt-Skrue Motorskibet „SILURIAN“

paa henvend 10,800 Tons dw ved et Dybtgaaende af omtrent 26 Fod.

Skibet er bygget i Oktober 1924 af Blythswood Skibsbygnings Kompagni A/S, Glasgow, Single-deck, Poop 85 Fod, Bro 25 Fod, Bakke 36 Fod, Hoveddimensioner: 431' 2" × 57' 2" × 30' 7"/32' 2" moulded, 6,903/4,345 Registertons, 573,340 Kubikfod for Korn, Vandballast i Dobbeltbund, Midtskibstank og Tankene i Forstævnen 4,458 Tons, 9 elektriske Spil, elektrisk Ankerspil, elektrisk Styremaskine, 16 Ladebomme. Udstyret med dobbeltskrue Dieselmotorer, byggede af Wm. Beardmore & Co., Ltd. (Tosi Systemet), der udvikler ca. 2,600 B. H. P. ved 125 Omdrejninger. Cylindre 12 à 24 $\frac{3}{8}$ " × 38 $\frac{3}{8}$ " placeret agter. Hastighed ca. 10 Knob ved et Forbrug af 10 Tons under alle Forhold. 567 Tons Brændselolie-Bunkers. Luger: 18', 46', 25', 25', 56' og 25' lange og 24' brede. Staal-Skodder for Kornlast og Skiftebrædder. Midtskibstanken er beregnet til Transport af Planteolie. Propellerne er af Bronze.

Skibet ventes at ville være klart for Inspektion i Hamburg fra omkring den 5. December til 9. December og paa Tynen fra ca. den 11. December. (Yderligere Enkeltheder gives paa Tro og Love, men uden Garanti.)

Henvendelse om Enkeltheder, Inspektion etc. til

C. H. Rugg & Co. (E. B. Cook — E. G. Rugg)

Skibssalgs-Mæglere, Skibsauktionarius og Vurderingsmænd.

Tel.-Adr.: Rugg London.

24 St. Mary Axe, London E. C. 3.

Telf. Avenue 4352/3.

Amerikas Atlanterhavsside, i 1925 henimod Halvdelen af Bruttofragten; i 1926 gik Andelen for den østamerikanske Fart ned til $\frac{1}{3}$, medens Farten paa Kysterne af Stillehavet og Sydhavet blev forøget, bl. a. ved Transport af Kul fra Sydafrika til Østen.

Med Hensyn til den ikke-europæiske Fart maa det imidlertid fremhæves, at langt den største Del af Farten i Timecharter foregaar helt mellem Havne i fremmede Verdensdele; thi af en samlet Maanedsfragt paa 10,2 Mill. Kr. indsejledes kun godt 2 Mill. Kr. i europæisk eller transatlantisk Timecharter. Godt 5 Mill. Kr. hidrøre fra østamerikansk Timecharter og $\frac{2}{3}$ Mill. Kr. fra Fart paa Stillehavskysterne; dette svarer, med det foran omtalte Tillæg, til en Bruttofragt paa henimod 13 Mill. Kr., saa at de danske Trampdampers Sejlads udenfor europæiske Havne i alt repræsenterer en Bruttofragt paa 19 à

20 Mill. Kr. — I den østamerikanske Fart, saavel i Bruttobefragtning som i Timecharter, spiller Transporten af Sukker fra Kuba og Hamp (Sisal) fra Meksiko til de Forenede Stater en særlig stor Rolle.

De vigtigste Transportvarer for de danske Trampdampere er Kul og Træløst, og disse to Artikler havde i 1926 langt større Betydning end ellers, saa at den Fragt, de indbragte, blev større end Aaret før, tiltrods for den betydelige Nedgang, der fandt Sted i den samlede Bruttofragt.

Blandt »andre Varer« indsejledes de største Beløb ved Transport af Oliestoffer (Jordnødder, Kopra m. v.), Korn, Sydfrugter (fra Spanien), Sukker (især fra Vestindien), Fosfat, Kis, Salt m. v. For flere af disse Ladningsarter var Bruttofragten i 1926 kun halv saa stor som i 1925.

Fra Sø, Havn og Værft (fortsat fra Side 698).

Isafgiften i Oslo

Isafgiften i Oslo vil fra 1. Januar 1928 blive nedsat fra 10 til 7 Øre pr. N.T.

Forlis

Det norske Dampskib »Cibao« og det græske Dampskib »Paraguay« er af en voldsom Storm i Mandags blevet kastet ind paa Nord-Carolinas Kyst. Fire Mand af Besætningen fra »Paraguay« omkom, medens Resten af Besætningerne paa de to Fartøjer, 48 Mand, er blevet reddet. Havet omkring »Cibao« var saa oprørt, at Redningsbaaden ikke vovede at nærme sig Skibet. Dets Mandskab, 24 Mand, bandt sig saa sammen i et Tov ligesom Bjergbestigere og sprang i Søen. Fra Redningsbaaden fiskede man saa Enden af Tovet op og slæbte Folkene tre engelske Mil til Land. Otte af dem var da bevidstløse, men kaldtes atter til Live.

Fyrskib forladt sin Station

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Ifølge telegrafisk Meddelelse af 6/12. fra Lodskaptajnen i Umeå har Fyrskibet Sydosbrotten forladt sin Station den 4. d. M.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

"ROSSIA"

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT- FORSIKRINGER

løvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier
★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
TELEFON: 12216 • TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN

THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21694, 22806

DANZIG — Vors. Graben 6.

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

POSITIONSLISTE PR. 5. DECEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Danzig 3.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Helsingør 30.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Shanghai 22.11.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Nakskov 3.12.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Seattle 30.11.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Kbhvn. 3.12.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 22.11.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Norfolk Va. 25.11. til Esbjerg.
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. St. Nazaire 2.12.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Aalborg 2.12.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Vancouver 25.11.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Beirut 5.13.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Kiel 5.12. p. R. t. Kbh.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Kbhvn. 30.11.

B

s.s. *Beira*, Jacobsen, afg. Lissabon 4.12. til Kbhvn.
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariager Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Boulogne 3.12.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Swansea 2.12.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Riga, 4.12.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Randers 3.12. til Danzig.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Hampton 29.11.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Goole 26.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Gdynia 2.12.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Genoa 4.12.
 s.s. *Brasilien*, Brock, ank. Kbhvn. 3.12.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Lundy Island 3.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 4.12.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbhvn. 4.12.
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.
 s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Leningrad 5.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Thomsen, afg. Bergen 30.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Sarpsborg 3.12. til Goole.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 1.12.
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Faiisle 3.12. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 18.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Barry Dock 22.11. til Dakar.
 s.s. *Cyrlil*, Duhn, ank. Las Palmas 2.12.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Las Palmas 1.12.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 2.12. til London.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 2.12.
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Oslo 2.12. til Baltimore.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Durban 30.11. til Fremantle.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Dover 4.12.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kongsberg 5.12.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Catania 5.12. til Porto Empedocle.
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Las Palmas 3.12. til West Africa.
 s.s. *Ella*, Bloch, afg. Aarhus 6.12. til Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Leningrad 25.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Penicke 3.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 1.12. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. London 4.12. til Granton.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Wiborg 1.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Norköping 2.12.
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Newcastle 5.12.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Cardiff 23.11. til Sierra Leone.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Cardiff 22.11.
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 1.12.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. London 2.12.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 24.11.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Hungerburg 4.12.
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Middlesbrough 2.12.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Randers 3.12. til Cardiff.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Kbhvn. 1.12.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Port Talbot 24.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 28.11.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Philadelphia 2.12.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Las Palmas 22.11. til Golfen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. River Tyne 28.11.
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Hamburg 25.11. til Mobile.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 26.11.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Newhaven 1.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 5.12.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Kbhvn. 5.12. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Barbados 26.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Sydney C. B. 29.11.
 s.s. *Hans Tavsen*, Christensen, pass. Kieler Kanal 4.12.
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 1.12. til Kbhvn.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Leningrad 6.12.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Newhaven 1.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Tunis 5.12. til Marseille.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Manchester 3.12.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vancouver 3.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Las Palmas 2.12. til Rufisque.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Cardiff 3.12. til St. Vincent.
 m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Gefle 4.12.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 2.12. til Savannah.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. St. Nazaire 25.11.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Hamburg 4.12.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. New York 1.12.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. London 2.12.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 23.11. til Bermudas.
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, pass. Finisterre 4.12.
 m.s. *Jutlandia*, Krangelund, ank. Bangkok 25.11.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Gravesend 4.12.

K

s.s. *Kai*, Chrisensen, ank. Teneriffe 2.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Dunkirk 5.12. til Kbhvn.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 2.12. til New Orleans.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Hongkong 5.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, pass. Gibraltar 2.12. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Aalesund 3.12.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. December 1927.

London	18,20	Madrid	61,60
New York	373,50	Amsterdam	150,95
Berlin	89,20	Stockholm	100,75
Paris	14,80	Oslo	99,30
Antwerpen	52,30*)	Helsingfors	9,42
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,35	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

METHIL

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KUL-ÅFSEJNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LONDON

LONDON

FILLIALER:

Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange } Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings }
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street } Lamberte
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

LISSABON

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F.I.C.S.

Kontor: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILLIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

LISSABON

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

AMSTERDAM

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

GHENT

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 LØFTE · EVNE

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

TELEFOR-ADR.: WILTON, ROTTERDAM 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

DANZIG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Danzig

Behrmann & Weiner, G. m. b. H.

Gdynia

„Union“

Skibshandlere og Slagtere

Danzig, Neufahrwasser & »Union« Gdynia

Telefoner: Danzig 35091-92 — Gdynia 71.

s.s. *Krønborg*, Mortensen, ank. Pensacola 27.11.
m.s. *København*, Christensen, rapporteret 30/11: 10° 18'
s. B. 26° 7' v. L.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Gibraltar 1.12. p. R. t. London.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Porto Rico 3.12.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Barrow in Furness 1.12.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, Hansen, ank. Helsingør 6.12.
s.s. *Lithuania*, ank. Danzig 4.12.
s.s. *London*, Caspersen, afg. Castleton 3.12. til Gandia.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 27.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 5.12.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Montreal 30.11. til Kbhvn.
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 2.12. til Moji.
s.s. *Manø*, Huusum, ank. Reykjavik 30.11.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Barry Dock 23.11. til Dakar.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Svartvik 3.12. til Rouen.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Casablanca 30.11. til West Africa.
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Cardiff 29.11. til Buenos Aires.
m.s. *Meonia*, Topp, pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. Suez.
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Rønne 29.11.
s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Ceuta 5.12. til Melilla.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, pass. Rio de Janeiro 2.12.
s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. Newcastle 18.11. til New York.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Willadsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Fecamp 3.12. til Methil.
s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Liverpool 2.12.

O

m.s. *Odense*, Veirø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U.S.A.
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Madeira 3.12. til Kbhvn.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Karskär 30.11. til Philadelphia.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 29.11.

P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Hamburg 5.12.
s.s. *Parama*, Bronér, ank. Hamburg 15.11.
m.s. *Paris*, Larsen, afg. London 4.12. til Kbhvn.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, i Dok i Helsingør siden 3.12.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Kbhvn. 25.11.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Kbhvn.s Red 2.12. til West Harlpool.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Montreal 29.11. til Djurön & Stockholm.
s.s. *Polonia*, Skjoldam, afg. Newcastle o/T. 23.11. til New York.
s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bremen 4.12.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, pass. Skagen 5.12. til Kbhvn.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Ayr 2.12.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Kbhvn. 3.12. til Antwerpen.
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 30.11. p. R. t. Kbh.
s.s. *Scotia*, Røsbæk, ank. Kbhvn. 6.12.
s.s. *Seine*, le Bärzic, afg. La Pallice 5.12. til Aabenraa.
m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 28.11. p. R. t. Colombo.
m.s. *Siam*, Frandsen, afg. St. Thomas 29.11. til Panama Kanalen.
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 5.12. til Aalborg.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Skagen 1.12.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Burriana 1.12.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kielerkanal 5.12.
s.s. *Skanderborg*, Nielsen, ank. Leningrad 5.12.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbhvn. 4.12.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Stettin 3.12.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Cadiz 29.11.
s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Kbhvn. 2.12.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Valparaiso 21.11.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Kbhvn. 26.11.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Rotterdam 17.11. til Portland Me.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 30.11.
s.s. *Svava*, Christensen, pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. Barcelona.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ayr 2.12.
s.s. *Sønderborg*, Larsen, pass. Miami 30.11.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Danzig 4.12.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.12. til Manchester.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 2.12.
s.s. *Texas*, Bencke, ank. Baltimore 28.11.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 5.12.
s.s. *Tomsk*, Kjær, afg. Liverpool 5.12. til Swansea.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanalen 30.11. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Oporto 1.12. til Kbhvn.
s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Trapani 29.11. til Bodø.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 1.12.
s.s. *United States*, Voldborg, i Dok i Gøteborg siden 25.11.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Batoum 28.11.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Madeira 2.12.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 5.12. til Struer.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Port Alfred 29.11.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Ghent 4.12.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Kopenhavn 4.12.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 6.12.
s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.
Bark Viking, Clausen, afg. London 3.12. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kotka 26.11. til London.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. New York 3.12.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Leningrad 24.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 5. DECEMBER 1927

3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, pass. Kbhvn. 15.11. p. R. t. Barnstable.
3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Barnstable 15.11.
3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 15.11.
3/m. Sk. *Frida*, Nielsen, ank. Marstal 1.12.

3/m. Sk. *Galathea*, Jensen, afg. Oslo 1.12.
3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Fowey 3.12., afventende Spring for Charlestown.
3/m. Sk. *Meta*, Hansen, ank. Exmouth 1.12.
3/m. Sk. *Nathalia*, Groth, afg. Söderhamn 2.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 • TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

MUNDT & SCHÜTT

SKIBSMÆGLERE — BEFRAGTNING

STETTIN

Bollwerk 2.

Telgr.-Adr.: »Skandia«. Telefoner: 28960 — 28961.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

STEVEDORE

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

Aalborg

**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER**

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGAGENT
TOLDBODGADE 9

*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

**DANSKE REDERES
ULYKKEFORSIKRINGS-
FORBUND**

AMALIEGADE 33

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring
af

Skibsbesætninger

*

**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
henved 10.000.000 Kr. aarlig.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKR KULAFSKIBNINGSHAVNE
 REFRAGTING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
 KULERSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
 FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
 LAMBERT STOCK, LONDON E.C. 3.

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange.....	} »Lambert«
Newport, Mon., 131, 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.....	
Merhil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	} »Lambert«
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} »Lambrose, Grimsby«

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
 PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

FRIHAVNEN-KIEL

DEN MEST MODERNE
 OMLADNINGSHAVN
 til
 ØSTERSØEN & NORDEN

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
 NYE KAJER
 med moderne Lade- & Lossegrejer

Yderligere Oplysninger
 faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
 DER STADT KIEL, RATHAUS

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
 MASKIN OG SKIBSBYGGERI
 KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
 REFSHALEØEN OVERGADEN N.V. 9.

STØBERI
 TEGLHOLMEN

REPARATION OG
 NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
 INDTIL 13.600 T.
 3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
 DIESEL MOTORER
 INDTIL 40.000 I. H. K.

DET DANSKE
 PETROLEUMS
 AKTIESELSKAB
 KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
 PETROLEUM, BENZIN
 OG BRÆNDSSELSOLIE

D.D.P.A.
 * * *
 VAREMERKE

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

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

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres
med Dags Varsel.

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstlf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

Sleepmaas

Terwenakker. 14-15

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGT

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København.

Telegr.-Adr. »NESEVO«.

Telf. Central 1504.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"Sandholms"
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	"Blombergs"
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	"Edvbjörklund"
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	"Stevedore"
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	"Edvbjörklund"
Ekenäs	A.B. Hängö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Hängö	A.B. Hängö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A. B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.	"Ostrobotnia"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkmán"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllerövik & Himango	Stuvarbolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 51

FREDAG 16. DECEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

NYBYGNINGER TIL D.F.D.S.

Løbet af sidste Uge har vort største Rederi, Det Forenede Dampskibsselskab, besluttet at foretage forskellige Nyanskaffelser, der vil komme saavel Eksportfarten, som Farten paa Amerika og den indenrigske Fart til Gode.

Til Raadighed for Landbrugseksperten har Selskabet allerede nu en betydelig og fuldt moderne Flaade af Damp- og Motorskibe, men det har dog besluttet til Eksportfarten til England at anskaffe et Søsterskib til de to moderne Motorskibe »Parkeston« og »Jylland«, som Selskabet har ladet bygge i Løbet af de seneste Aar, hvilket vil betyde en meget væsentlig Forbedring. Dampskibet »I. C. la Cour«, der nu anvendes i Ruten mellem Esbjerg og Parkeston, vil da blive holdt som Reserveskib for Eksporten.

Hvad Selskabets Amerika-Rute angaar, har dets Bestyrelse allerede i længere Tid beskæftiget sig med Planer om en Fornyelse og Udvidelse af Tonnagen og har altsaa nu truffet Bestemmelse om Bygning af en ny Baad til Skandinavien-Amerika Linjen. Skibet vil blive bygget som et kombineret Passager- og Fragtskib til Anvendelse paa Ruten København-Canada-New York, men det er endnu ikke afgjort, om det bliver et Dampskib eller et Motorskib.

Ved den planlagte Fornyelse af Tonnage til den indenrigske Fart, drejer det sig om Ruten København-Aarhus. Denne Rute, der er den vigtigste af Ruterne mellem København og Provinserne, er i nogle Aar blevet betjent af de moderne og komfortable Dampere »Aarhus« og »København«, og det er nu Meningen at lade den sidstnævnte Baad afløse af et Motorskib, der vil blive bygget til denne Rute.

Dampskibet »København« vil derefter blive indsat i Ruten København-Aalborg, der nu betjenes af den komfortable Passagerbaad »Aalborghus«, og ved Hjælp af disse to udmærkede Skibe vil der kunne oprettes daglig Forbindelse mellem København og Aalborg.

Ved disse Nyanskaffelser vil Det Forenede Dampskibsselskab atter have gjort en betydelig Indsats for fuldtud at kunne være paa Højde med de Krav, Tiden stiller.

BETALING FOR HJÆLP I HAVSNØD

Nr. 44 af 28. Oktober bragte vi en Meddelelse om, at den finske Søfartsstyrelse havde givet Ordre til at dens Dampere ikke længere skulde bistaa Skibe i Skergaarden, naar de har Hjælp behov, medmindre de betaler kontant. Der anførtes Eksempler paa, at finske Lodsdamperne havde undladt at hjælpe grundstødte Skibe, da de ikke kunde betale de Beløb, som Lodsdamperen forlangte for sin Assistance.

Efter hvad der meddeles har den finske Søfartsstyrelse imidlertid nu i et Cirkulære til Førerne paa Søfartsstyrelsens Skibe udtalt, at de er forpligtede til, saavidt Vejr og Forhold tillader det, i Overensstemmelse med de almindelige Love, med Forordningen af 1. Juni 1922 om Lodsning og med almindelig god Sømands Sædvane uden Erstatningskrav at hjælpe

nødstødte Skibe til det nærmest liggende beskyttede Sted. Saafremt de Paagældende fremsætter Ønske derom, kan de ogsaa, hvis deres Tid tillader det, foretage mindre Bugseringer til de gældende Bugserings-takster. Hvis de træffer større Ting eller forladede Skibe i Drift, skal de straks sørge for at faa disse fjernet fra Farvandet.

Den Misforstaaelse, der syntes at være indtruffet, er aabenbart ved det af Søfartsstyrelsen nu udsendte Cirkulære bragt ud af Verden.

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Gennem længere Tid har der som bekendt været ført Forhandlinger mellem Trafikministeriet og Sammenslutningen af danske Provinshavne angaaende eventuelle Nedsættelser af Havnetaksterne, idet der fra Erhvervenes Side er klaget over, at de nu gældende Havnetakster er for høje. Resultatet paa Forhandlingerne er blevet Udarbejdelsen af et Forslag vedrørende Nedsættelse af Taksterne for Parts-ladninger, og Sammenslutningen af danske Provinshavne har nu indkaldt til Møde i Løbet af den kommende Uge for at tage Stilling til Forslaget om Nedsættelse af Skibsafgifterne for Parts-ladninger.

DET NORDISKE REDERMØDE I OSLO

De nordiske Rederforeninger holdt, som tidligere omtalt, forrige Torsdag Fællesmøde i Oslo.

Man behandlede blandt andet Haagreglerne, og vedtog at søge de skandinaviske Sølove formede i saa nær Overensstemmelse med Reglerne som muligt. Et andet Spørgsmaal, der drøftedes, var Spørgsmaalet, om Tilvejebringelse af internationale Regler for Rorkommando, en Sag, der for nylig er taget op i norske Søfartskreise, idet Svenskerne, Tyskerne og flere andre Nationer anvender én Form for Kommando, Englænderne, Danskerne og andre en anden. Det vil utvivlsomt i høj Grad bero paa Englænderne, om Forslaget kan gennemføres, og Mødet besluttede derfor først at undersøge, hvorvidt England var interesseret eller ikke. Dagsordenens tredje Hovedpunkt, et engelsk Forslag om tvungen Passagerforsikring fandt man uden aktuel Interesse og uheldigt af flere Grunde.

TRAFIKKEN OVER BROERNE

En af vore Trafik- og Byplanseksperter, Ingeniør Malling, har i »Dansk Vejtidskrift« offentliggjort nogle af ham foretagne Beregninger over de store økonomiske Tab, som Standsningen af Trafikken over Knippelsbro og Langebro medfører. Han gør opmærksom paa, at Trafikken gennem Havnen er stadig stigende, og at det Antal Gange daglig, som Færdslen over de nævnte Broer er standset, ogsaa er tiltagende. I 1921 blev Langebro gennemsnitlig drejet 28 Gange daglig, i 1926 var Antallet steget til 34 Gange, og den samlede Tid, i hvilken Færdslen daglig var standset, androg i 1921 86 Minutter, medens den i 1926 var steget til 138 Minutter. For Knippelsbros Vedkommende steg Oplukningernes Antal fra 33 i 1921 til 49 i 1926, og samtidig forøgedes

den Tid, der daglig tabtes ved Standsningerne, fra 119 til 165 Minutter.

Det er givet, at saa mange Standsninger af Trafikken maa medføre betydelige Tab i Aarets Løb, og efter Ingeniør Mallings Beregninger andrager det Tab, der for Materiellets Vedkommende daglig lides ved den Ventetid, det faar ved de to Broer, 653 Kr. eller ca. 200,000 Kr. om Aaret. Hertil kommer saa Ventetiden for al den øvrige Færdsel, for Sporvognspassagerer, Fodgængere og Cyclister, der neppe kan sættes lavere end det ovennævnte Beløb.

Det er saaledes betydelige Summer, der aarligt sættes til under de nuværende Forhold, og da disse jo, efterhaanden som Tiden gaar, og Bebyggelsen paa Amager vokser, bliver vanskeligere og vanskeligere, trænger Kravet om en Ordning af Færdselsforholdene ved Havnen mere og mere paa.

SEJLADSEN PAA LENINGRAD

Det danske Generalkonsulat i Leningrad meddeler i en Indberetning, at Isen ved Leningrad som Følge af en Uges stærk Frost nu danner en sammenhængende fast Masse ind til Kronstadt, og at der fra Kronstadt til Schepeljev Fyret findes stærk Pakis.

TRAFIKKEN GENNEM PANAMAKANALEN

Af Aarsberetning fra Guvernøren for Panama Kanalen for Finansaaret 1. Juli 1926—30. Juni 1927 fremgaar, at Trafikken igennem Kanalen i den omhandlede Periode var større end i nogen tidligere. Den samlede Nettoindtægt af Kanalen med tilhørende Jernbaner udgjorde \$18,131,819.97 mod \$17,340,865.68 i det nærmest foregaaende Finansaar.

Regnskabet i det sidst afsluttede Finansaar balancerede med \$478,743,883.22 (imod \$461,258,475.15 i Finansaaret 1925—26).

Det samlede Antal Skibe, der anløb og udklareredes i Kanalens Yderhavne, udgjorde henholdsvis 12,497

Af Havnens større Isbrydere er nu ogsaa »Lenin« sat i Arbejde.

I Løbet af Isnavigationens første Uge er der ved Isbryderhjælp indført til Havnen 29 Skibe med en samlet Ladning af 6695 Tons, hovedsagelig Stykgods. I samme Tidsrum har 28 Skibe forladt Havnen med ialt 32,840 Tons Gods, for Størstedelen Træ- og Kornlast.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de forløbne 11 Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg.		Rotterdam.	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	14,733	23,429,130	12,127	19,584,485
1926	18,639	26,554,671	13,347	19,467,973
Forskel ...	-3,906	-3,125,541	-1,220	+ 116,512

	Hamburg.		Antwerpen.	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	14,905	17,894,320	10,477	18,281,060
1926	13,842	16,115,787	10,616	17,655,898
Forskel ...	+1,063	+1,778,533	- 139	+ 625,162

og 12,506, dvs. omkring 7 pCt. flere end i det nærmest foregaaende Aar.

Et Antal af 5475 (afgiftspligtige) Skibe med en Panama-Kanal Netto-Tonnage paa 26,227,815 Tons passerede igennem Kanalen mod 5197 Skibe med en Panama-Kanal Netto-Tonnage af 24,774,591 Tons i Finansaaret 1925—26. Den igennem Kanalen befordrede Tonnage var paa 27,748,215 Tons mod 26,037,448 i det foregaaende Aar.

Af danske Skibe passerede 46 med en Panama-Kanal Netto-Tonnage paa 198,432 Tons Kanalen med 63 med en Tonnage af 234,753 Tons i det foregaaende Aar.

„HERMOD“ S FOR LIS

Skibet sødygtigt og forsvarligt lastet

Der afholdtes forleden Forhør ved Sø- og Handelsretten i Anledning af den C. K. Hansen'ske Dampers »Hermod«s Forlis. For Rederiet mødte Skibsreder Chr. Harhoff og Skibsinspektør H. Winther. Assurandørerne var repræsenteret af Kaptajn Michelsen.

Der oplæstes en Rapport, hvoraf fremgik, at »Hermod«, som tidligere omtalt, var gaaet herfra den 27. September i Ballast til Helsingborg, hvor den lastede 120 Tons Jernerts-Briketter og atter afsejlede den 30. s. M. Den 3. Oktober kaldte Skibet Blaavand Radio og meldte Nødsignalet S. O. S. Blaavand spurgte, om der ønskedes øjeblikkelig Hjælp, hvortil »Hermod« svarede nej.

Den 4. Oktober drev »Hermod«s ene Redningsbaad i Land ved Bøvling Klit, senere den anden ved Fjand, hvor ogsaa Luggedæksler og Vraggoods drev ind. Den 5. Oktober drev begge Skibsjollerne ind, og i Tidsrummet fra den 5. til den 24. Oktober skyllede Ligen af Besætningen ind: Fyrbøder Kieslich ved Nymindegab, Matros E. Sørensen ved Kjørregaarde, 2. Styrmand Fiedler Jensen ved Vejro, Fyrbøder J. M. Jacobsen ved Kjørregaarde, Maskinmester K. H. Hansen ved Havrvig Baake, Hovmester Nielsen ved Bjerrehuse, 1. Styrmand N. M. Berg ved Blaavand og Fyrbøder K. O. Nielsen paa Manø.

Der kan — sluttede Rapporten — saaledes ingen Tvivl være om, at »Hermod« i den orkanagtige Storm Mandag den 3. Oktober er gaaet under i Nordsøen udfor Thorsminde med hele Besætningen kort efter at have udsendt Nødsignalet.

Skibsinspektør H. Winther forklarede i Retten, at Skibet var i sødygtig Stand ved Rejsens Begyndelse og forsvarligt bemanded. Det var ikke overlastet og ikke uegnet til at indtage Ladningen, da det havde Sidetanke og derfor smalle Lasterum. Den meste Last laa i midterste Luge og var stuvet op i en Spids paa Midten, saa den kunde ikke have forskubbet sig. Føreren, Kaptajn Rasmussen var en dygtig og erfaren Mand han var en forsigtig Fører og havde været 20 Aar i Rederiet.

Formand Eriksson fra Helsingborg havde som Formand for Kobberværksovnen været med til at laste »Hermod«. Der var ved en tidligere Lejlighed indtaget 48 Tons mere end nu, og Skibet var saaledes ikke overlastet. Formanden havde set, at Luge 2 og 3 var blevet skalket, Luge 1 og 4 derimod ikke. Der havde været anbragt Bomme tværskibs for og agter over Lugen, og han ansaa Skibet for at være fuldt sødygtigt.

Styrmand A. Nissen-Hansen, Aarhus, havde været ombord til den 23. September, da han fratraadte paa Grund af Ferie. Han oplyste, at »Hermod« havde nogen Tilbøjelighed til at slingre. Lugerne var altid blevet omhyggeligt skalkede, og der havde i det hele været god Orden ombord. I hans Tid havde der ikke været noget Uheld, og Besætningen karakteriserede han som meget dygtig.

Hermed sluttede Forhøret, og som ventet oplystes der altsaa intet om, hvad Aarsagen til Forliset har været.

FRITAGELSE FOR BESKATNING AF REDERIVIRKSOMHED

Dansk-Japansk Traktat

Mellem Danmark og Japan er der afsluttet en Traktat om gensidig Fritagelse for Indkomstskat af Indtægter af Rederivirksomhed med Skibe hjemmehørende i et af de to Lande, eller i et saadant tredje Land, der fritager for Beskatning af Indtægter af Rederivirksomhed med Skibe hjemmehørende i Danmark eller Japan. Hovedindholdet af Traktaten gengives herved:

»Paa udtrykkelig Betingelse af Gensidighed tilsiges fra dansk Side Fritagelse for Indkomstskat i Danmark med Hensyn til Indtægt hidrørende fra Drift af Skibe hjemmehørende i Japan. Fritagelsen gælder Enkeltpersoner, saavel japanske Statsborgere som andre ikke i Danmark hjemmehørende Personer samt Selskaber, saavel japanske som andre, saafremt Hovedkontoret eller Sædet for den reelle Ledelse og Drift er udenfor Danmark.

En tilsvarende Fritagelse tilsiges japanske Enkeltpersoner og Selskaber med Hensyn til Indtægt hidrørende fra Drift af Skibe hjemmehørende i et tredje Land, forudsat vedkommende tredje Land fritager for Beskatning af Indtægt hidrørende fra Drift af Skibe hjemmehørende i Danmark.

Fra japansk Side tilsikres Danmark de samme Fritagelser, som fra dansk Side er tilsagt Japan.

Aftalen gælder for Indtægt i Tiden efter den 18. Juli 1924, hvilket er Datoen for den japanske Lov, der hjemler gensidig Fritagelse for Skat af Indtægt af Skibsfart. Ordene Danmark og Japan omfatter alle Omraader under dansk respektive japansk Styre (for Japans Vedkommende altsaa ogsaa for Eks. den af Japan forpagtede Del af Kwantung-Halvøen med Dairen).

Ved Drift af Skib skal forstaaes den Forretning, som drives af Ejer af Skib eller Skibe, og med Ejer lige-stilles enhver Befragter (Charterer).

Aftalen ophører at have Gyldighed, saasnart Fritagelsen ikke længere kan finde Sted som Følge af de gældende Skatteloves og Bestemmelers Ophævelse eller Forandring.

Indtægten af dansk respektive japansk Skibsfart har i Praksis ikke hidtil været underkastet Beskatning i vedkommende andet Land, saaledes at Traktaten ikke betyder en Ændring af den bestaaende Tilstand. Aftalen maa dog anses for en Fordel, da den danske Skibsfart paa Japan er langt betydeligere end den japanske paa Danmark, og den ved Traktaten til en vis Grad sikres mod eventuelle ubehagelige Overraskelser i Fremtiden.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, d. 13. Decbr. 1927.

Den danske Flaade har til Dato kun to oplagte Baade. Efter som Rejserne fuldføres, vil sandsynligvis dog mange Baade blive beordret oplagt, og Svenskerne og Nordmændene lægger ogsaa op efterhaanden. Som Fragtmarkedet har udviklet sig, maa Oplægning være det eneste rigtige, men forhaabentlig er de nuværende Tilstande kun forbigaaende. Det er imidlertid ikke alene de daarlige Fragter, som tvinger Rederne til at lægge op, men lige saa meget den Kendsgerning, at der ikke er tilstrækkeligt med Laster. Saa snart Efterspørgselen igen antager et normalt Omfang, skulde Fragterne kunne komme op, og allerede efter Nytaar ventes forøget Aktivitet i de fleste Markeder. Sjældent har det været saa smaat med Laster i Nord-Østersøen og Middelhavet som paa det nuværende Tidspunkt, og selv i de store Markeder kniber det med at faa Tonnagen placeret. Nord-Amerika er rent flov, og indvirker baade paa Cuba/Gulven og det vestindiske T/C-Marked. Ude i Østen lader det til, at de forskellige Markeder kommer ind i en mere normal Gænge, hvad ogsaa er paa Tide. Dette i Forbindelse med et stærkt La Plata Marked vil kunne holde Fragtmarkedet oven Vande — men heller ikke mere.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen kan vanskeligt kaldes et Marked; de opnaaede Rater er knapt Omtale værd, f. Eks.:

600 Fv. Kotka/Björkö range/Dunkirk 34/-; 1100 Fv. 3 Kotka/Björkö range/Boness 40/-; 1200 Std. Söderhamn/London, 42/-. For f.o.w. og senere Lastning er der hidtil gjort meget lidt, og Noteringerne frister saa sandt ikke: 750 Std. Kotka/London, indikerer 44/- try 47/6; 850 Std. Skellefteå/Boston 45/- try 47/6; 8/1200 Fv. Mid.Finland/Garston 54/-.

KUL, KOKS etc.

Ingen Forandring i nogen Retning. For større Baade, 3/3600 T., har Noteringerne været nede paa 4/10½d. E.C./København, 800 à 1000 Losning; 2600 Methil/Aalborg betaler 5/6, 600 Losning; 1100 Forth/Svendborg 7/-; 1400 Forth/Stockholm 7/-; Koks,, Beck-

ton/Helsingør har betalt 8/6 for 1050 T. Til København er Raten 7/9d., 7/10½d., 15/2000 T.; Wales/København el. Helsingør 2000 Kul 6/-; Danzig/Gefle 12/1300 T. 6/6; Danzig/god Dansk 15/2000 Tonnere, ult. Decbr. ca. 6/-.

MIDDELHAVET

Kulraterne baade til det østlige og vestlige Middelhav er rent elendige; der lader ikke til at være nogen »limit«. Forth/Italien slutes glat væk til 8/- 8/3, og Tyne/Italien 7/6, 7/4½d. Tyne/Marseille er nede i 7/3, Oran 7/3, Malta 8/6, 2400 T.; Barcelona 10/-, Valencia 1100 T. 10/-; Wales/Gibraltar slutes à 6/6; Marseille 7/6, Pt. Said 10/-, Piraeus 9/9; Dakar 2100 T. 7/9. Rotterdam noterer: Marseille 2000 T. 8/6, Algiers 5000 T. 5/3 og Danzig/Vestitalien 5/8000 T. 9/3.

Frugtraterne fra Spanien til U.K. Cont. er gaet ned under 20/- pr. 100 cbf., Oliekager, Marseille/danske-svenske Havne, offereres stadig til 17/- 17/6. Fosfat/Erts og Esparto-Fragterne er nærmest uforandrede. Fra Sortehavet rapporteres ingen Slutninger, og de faa Laster fra Donau og Kustendje range udbydes til uforandrede, men mildest talt rædselsfulde Cifre.

NORD-AMERIKA, CUBA, GULFEN

Korn fra St. John N.B. til Middelhavet til 16½ c. Nordstaterne/Bremen 13 c. (Byg), Nordstaterne/fire svenske Havne 20 c., Option København 17 c., New York/Portugal 17/18 c., 1/2 Lossehavne. Cuba/U.K. Cont. faar Tonnage til 16/-, 7/8000 T., og 16/3, 16/6 kan faas for mindre Baade. Fra Gulven offereres godt med Laster, men Tendensen her er ogsaa faldende. Svovl, Marseille \$3.75, Hamburg \$3.25; Asfalt fransk Atlanterhavshavn \$5; Marseille \$5.50; København \$5.50, alt pr. Januar-Marts. Oliekager til danske Havne er sluttet til \$ 6.15 pr. Januar, 2800 T., og for større Baade kun \$6, 2 Lastepladser/fem Lossepladser; Savannah/1-2 Danske \$5.40.

SYD-AMERIKA

For prompt Lastning er sluttet en halv Snes Baade, Wales/Buenos Aires 10/3, 11/-. Rosario 11/6, Villa Constitucion 11/-, Montevideo 10/3, Rio 10/- og Rotterdam/B. Aires, Jan.-Lastning 10/9. Hjemgaaende er

BALTCONCERTEPARTIET

Baltconcertepartiets § 5 A indeholder følgende Bestemmelser:

"The cargo to be loaded in running hours (noon Saturday to 6 a.m. Monday, Pay Saturday, Cavilling Days, Colliery and Dock Holiday and until 6 a.m. on the day following such holidays excepted, unless used)."

Et Skib som havde denne Bestemmelse i sit Certeparti lastede for nogen Tid siden i Blyth, og i Løbet af Lastetiden indtraf der en "cavilling day" i det colliery som leverede Kullene. Denne Dag vilde Befragterne ikke medregne til Liggetiden, men da Kaptajnen havde bragt i Erfaring, at der paa Cavillingdagen blev arbejdet i Minen en Del af Dagen, forlangte han i Henhold til den ovenfor citerede Bestemmelse, og under Henvisning til Certepartiets § 9 B, hvorefter Udvingningen af Kullene hører med til Last-

ningen, at det Antal Timer, hvori der blev arbejdet, skulde medregnes til Liggetiden. Dette vilde Befragterne ikke gaa med til og Sagen blev derfor henvist til Voldgift i Newcastle on Tyne, som vedtaget i Certepartiets § 24 A. Parterne blev enige om at lade Sagen afgøre af en enkelt Voldgiftsmand, som skulde være en Jurist. Voldgiftsmanden har nu afsagt sin Kendelse, og i denne udtaler han, at da der ikke er blevet lastet paa den omhandlede Dag, kan den ikke medregnes til Liggetiden, men paa den anden Side er en Cavillingdag ikke en "Colliery" eller "Dock Holiday" i Certepartiets Forstand, og han mener derfor, at »Cavilling-Dagen« slutter Kl. 12 Midnat, medens Befragterne har regnet Tiden helt til Kl. 6 næste Morgen. Følgen af denne Beregningsmaade blev, at Skibet kun fik tilkendt 5 Lstr. i Liggepenge, i Stedet for 10 Lstr., som Kaptajnen havde gjort Fordring paa.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1927

I Juli Kvartal 1927 indløb til samtlige danske Havne 27,700 Skibe paa 4,169,000 Reg. Tons netto, som udlossede 3,306,000 Tons og indladede 1,044,000 Tons. Med Undtagelse af indladet Gods er Tallene større end i noget andet Kvartal siden Kvartalsopgørelsen over Skibsfarten paabegyndtes 1. Januar 1923. Stigningen i Reg. Tonnagen skyldes til dels en stadig Forøgelse af den indenlandske Rute- farten i Sommermaanederne, men Tallene for udlosset Godsmængde viser, at den almindelige Fragtfart ogsaa har haft et særlig stort Omfang. Af de foregaaende Kvartaler naar kun Juli Kvartal 1924 op paa samme Kvantum udlosset Gods.

Næsten Halvdelen af den samlede Registertonnage, som har anløbet danske Havne i Juli Kvartal, falder paa Skibe i Rute- farten, men disse Skibe har kun medført ca. en Tiendedel af den samlede udlossede Godsmængde. I den udgaaende Fart spiller det i faste Ruter fragtede Gods en forholdsvis større Rolle, fordi Landbrugseksporten kommer ind herunder.

Den ringe Udnyttelse af Rutebaadens Skibsrum, som de anførte Tal viser, er for en Del kun tilsyneladende, fordi Baadene ogsaa er indrettet til Passagerbefordring. Hvor stor en Del af Tonnagen, der er forbeholdt denne Anvendelse, kan dog ikke opgives.

Skibsfarten paa København i Juli Kvartal 1927.

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons
Ind- gaet	fra Indlandet	2 220	374 403
	heraf Rute- farten	686	270 477
	fra Udlandet	2 485	1 024 246
	heraf Rute- farten . . . ca. 1100	ca. 470 000	ca. 125 049
Juli Kvartal 1927 . . .	4 705	1 398 649	1 115 221
Juli Kvartal 1926 . . .	4 530	1 250 697	862 691

(Frøgtmarkedet fortsat.)

fremdeles fast, til Trods for et stort Udbud af ballastgaaende Baade. Januar Positioner slutes til 25/- 24/-, Basis San Lorenzo/U.K. Cont. B./H. range, 23/- direkte Havn Kontinentet; Februar er værd lidt mindre. En 5/6 Baade er sluttet i Ugens Løb til Bergen/Stockholm range incl. Danmark til Rater fra 25/9d., 31/1 Annullering, 25/3d.—20/2—20/3; 24/6d., Marts/April, Basis 1 Lossehavn. Fra Chile er taget en enkelt Baad pr. 5/20 Jan., 29/- Bordeaux/Hamburg, 30/- Nordspanien, 31/6 Middelhavet, 32/6 Alexandria.

ØSTEN

har været endog meget aktiv, med enkelte Forbedringer. Vladivostok/Rotterdam-Hamburg har betalt saa

Ud gaet	til Indlandet	2 262	429 534	157 429
	heraf Rute- farten	686	270 477	92 522
	til Udlandet	2 500	1 003 725	171 195
	heraf Rute- farten . . . ca. 1100	ca. 470 000	ca. 90 258	
Juli Kvartal 1927 . . .	4 762	1 433 259	328 624	
Juli Kvartal 1926 . . .	4 714	1 356 681	296 264	

Til Københavns Tolddistrikt (herunder Hellerup, Amager samt Frihavnen) indløb i Juli Kvartal 4700 Skibe paa 1,399,000 Reg. Tons netto, som udlossede 1,115,000 Tons Gods og indladede 329,000 Tons.

Rute- farten spiller en forholdsvis større Rolle for København end for Landet som Helhed, idet den til København indgaaede Rutetonnage i Juli Kvartal androg ca. 740,000 Reg. Tons netto, godt Halvdelen af den samlede Tonnage, medens Provinshavnens Rute- farten kun udgjorde knap 40 pCt. af deres samlede Tonnage. I den i Tabellen anførte Rute- farten paa København er indbefattet henimod 30 forskellige Ruter paa Færøerne, Island, Norge, Sverige, alle vigtige Østersøhavne, England, Holland, Belgien, Frankrig, Middelhavshavne og U. S. A.

Anløb af Fartøjer til Reparation, for Kul- eller Olie- forsyning, med Turister o. s. v., er ikke medregnet i Tallene. Der foreligger Oplysning om 14 større Skibe paa 33,000 Tons, som anløb Havnen i Juli Kvartal udelukkende for Reparation, og 25 Skibe paa 100,000 R. T., som anløb Havnen i tilfældig Passagerfart udenfor faste Ruter (mest store Turistskibe).

Til samtlige Provinshavne indløb i Juli Kvartal 23,000 Skibe paa 2,770,000 Reg. Tons netto, som udlossede 2,191,000 Tons Gods og indladede 715,000 Tons. Tabellen viser, at Farten paa samtlige Provinshavne er forøget stærkt i Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i 1926. Hovedårsagen hertil er Genoptagelsen af Kulindførselen fra England, men den stærke Forøgelse af Antal Anløb tyder paa, at ogsaa Smaaskibsfarten har haft forøget Omfang.

højt som 36/9 37/6 for prompte Baade; for 20/1 20/2 er derimod sluttet til 2/- 3/- lavere, og pr. Marts/April, Dalny Lastning, til 31/6d., Basis Rotterdam eller Hamburg. Mauritius/U.K. er forbedret til 24/9 25/-, og fra Sydaustralien er betalt 40/3, 7000 T., pr. 15/12 15/1; Vestaustralien 40/- 4000 Tonner og 38/9d. 7700 T.

TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er fremdeles livløst for prompt. Store Baade tager 80/85 c. for Rundrejse, og 25/3200 T. \$1.20/1.10. For voyage across er Raterne kommet ned i \$1.50, 1.65, 6/8000 Tonner, \$2.10 3500 Tonner, prompt.

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Juli Kvartal 1927.

Tolddistrikt:	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udlosset Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg	Tolddistrikt:	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udlosset Ladning 1000 kg	Indtagen Ladning 1000 kg		
Helsingør	Juli Kvart. 1927	283	42 855	18 347	722	Frederiks- havn	Juli Kvart. 1927	303	67 332	28 785	1 554
	heraf Rutebart	164	33 598	144	3		heraf Rutebart	120	46 547	3 312	1 001
	Juli Kvart. 1926	273	15 155	10 704	662		Juli Kvart. 1926	254	58 601	16 463	1 751
Køge	Juli Kvart. 1927	549	41 515	48 101	42 481	Aalborg— Nørre- sundby	Juli Kvart. 1927	1800	371 951	276 535	195 199
	Juli — 1926	461	35 829	38 290	37 622		heraf Rutebart	152	75 816	15 018	18 582
Fakse	Juli Kvart. 1927	388	26 023	9 897	48 319	Thisted	Juli Kvart. 1926	1552	309 667	208 913	172 222
	Juli — 1926	322	25 098	5 947	46 796		Juli Kvart. 1927	253	15 046	23 472	721
Holbæk	Juli Kvart. 1927	204	22 703	33 346	1 069	heraf Rutebart	14	3 430	1 680	385	
	Juli — 1926	198	17 320	22 871	2 135	Juli Kvart. 1926	180	9 983	12 480	770	
Kalund- borg	Juli Kvart. 1927	243	46 652	26 774	2 008	Randers	Juli Kvart. 1927	336	77 855	76 264	4 012
	heraf Rutebart	92	28 658	245	157		heraf Rutebart	26	14 040	5 670	1 197
	Juli Kvart. 1926	243	49 849	19 222	4 291		Juli Kvart. 1926	269	42 219	52 453	2 282
Korsør	Juli Kvart. 1927	424	56 033	64 969	4 802	Hobro— Mariager	Juli Kvart. 1927	265	23 187	35 171	19 231
	heraf Rutebart	92	5 829	118	166		heraf Rutebart	13	2 275	3 023	1 365
	Juli Kvart. 1926	359	38 683	34 528	7 772		Juli Kvart. 1926	285	16 964	10 352	28 241
Stege	Juli Kvart. 1927	424	22 040	18 110	18 886	Aarhus	Juli Kvart. 1927	1271	344 328	291 654	46 258
	heraf Rutebart	103	7 352	766	1 538		heraf Rutebart	334	127 737	24 772	17 185
	Juli Kvart. 1926	366	17 906	12 355	13 027		Juli Kvart. 1926	1153	278 010	180 997	45 997
Rønne	Juli Kvart. 1927	363	99 019	22 509	10 960	Horsens	Juli Kvart. 1927	416	61 078	67 487	7 462
	heraf Rutebart	187	84 973	3 927	3 379		heraf Rutebart	65	10 283	5 548	5 074
	Juli Kvart. 1926	300	69 214	19 169	11 609		Juli Kvart. 1926	420	46 355	53 985	5 804
Nykø- bing F.	Juli Kvart. 1927	378	36 788	52 385	11 660	Vejle	Juli Kvart. 1927	303	43 386	57 789	4 751
	heraf Rutebart	13	2 282	892	2 176		heraf Rutebart	38	6 208	5 912	2 229
	Juli Kvart. 1926	373	25 032	27 813	9 840		Juli Kvart. 1926	241	22 588	33 930	4 621
Maribo— Band- holm	Juli Kvart. 1927	276	21 254	30 232	3 966	Fredericia	Juli Kvart. 1927	361	63 732	70 359	16 402
	heraf Rutebart	37	2 193	514	442		heraf Rutebart	77	19 788	1 952	1 604
	Juli Kvart. 1926	236	13 967	14 834	9 330		Juli Kvart. 1926	334	49 072	42 228	12 591
Nakskov	Juli Kvart. 1927	545	57 473	56 868	21 806	Kolding	Juli Kvart. 1927	608	59 090	56 662	7 528
	heraf Rutebart	254	22 570	3 835	5 305		heraf Rutebart	143	11 084	6 888	1 288
	Juli Kvart. 1926	590	56 975	30 530	33 625		Juli Kvart. 1926	503	47 425	42 228	7 302
Rudkø- bing	Juli Kvart. 1927	2068	104 091	18 842	5 183	Haderslev	Juli Kvart. 1927	676	42 742	33 105	5 669
	heraf Rutebart	1711	94 145	4 307	3 351		heraf Rutebart	433	18 885	2 211	946
	Juli Kvart. 1926	1377	93 054	14 574	5 351		Juli Kvart. 1926	679	37 788	19 226	8 265
Nyborg	Juli Kvart. 1927	192	67 890	79 435	42 998	Aabenraa	Juli Kvart. 1927	380	46 885	34 839	2 970
	heraf Rutebart	13	2 067	625	119		heraf Rutebart	211	14 657	1 840	622
	Juli Kvart. 1926	209	54 541	49 839	46 099		Juli Kvart. 1926	297	28 652	21 812	5 913
Svend- borg	Juli Kvart. 1927	1123	100 060	47 988	11 175	Egern- sund (Graasten)	Juli Kvart. 1927	951	41 967	12 389	14 495
	heraf Rutebart	568	61 866	4 419	3 836		heraf Rutebart	658	29 849	107	2 478
	Juli Kvart. 1926	1207	89 917	36 693	10 172		Juli Kvart. 1926	600	28 085	4 769	11 170
Odense	Juli Kvart. 1927	618	118 577	152 027	13 313	Sønder- borg	Juli Kvart. 1927	1146	88 655	49 910	8 619
	heraf Rutebart	66	21 130	12 745	8 353		heraf Rutebart	686	51 105	4 864	4 769
	Juli Kvart. 1926	558	87 062	103 158	12 384		Juli Kvart. 1926	1157	85 542	42 534	14 171
Middel- fart	Juli Kvart. 1927	173	32 898	20 745	2 030	Esbjerg	Juli Kvart. 1927	253	199 141	91 354	79 909
	heraf Rutebart	53	18 444	554	181		heraf Rutebart	146	134 301	12 752	76 033
	Juli Kvart. 1926	152	27 677	10 982	788		Juli Kvart. 1926	234	201 952	73 798	61 815

NORGES UDENRIGSKE SKIBSFART

Af den samlede Bruttofragt paa 430 Millioner Kr., som i 1926 blev indsejlet af norske Skibe, beregnes ca. 52 pCt. eller 225 Millioner Kr. at maatte trækkes fra som Udgifter i Udlandet, saaledes at altsaa 205 Millioner Kr. kom Norge til Gode.

SHIPPING BOARD I 1927

Efter hvad der meddeles fra New York, viser Shipping Boards Regnskaber, at man for 1927 maa regne med et Tab paa 16 Millioner Dollars. Antallet af oplagte Skibe tilhørende Shipping Board andrager 516.



Carlsberg Øl til den kgl. svenske Marine.

Det er almindelig bekendt, at naar Brødre »från hinsidan« gør Turen over Sundet, er deres Længsers Maal bl. a. en GAMMEL CARLSBERG, hvad der af mange Grunde er naturligt, ikke mindst da Frøstilling af Øl af GAMLE CARLSBERG's Styrke og Fylde er forbudt i Sverige.

Carlsberg Bryggerierne har nu atter modtaget et Bevis paa den Sympati vore Naboer nærer for det danske Øl, idet det svenske Krigsskib »Fylgia« til sit forestaaende Togt syd paa har forsynet sig med et større Parti Carlsberg Øl, hvis Renommé Verden over skyldes dets ypperlige Kvalitet og fremragende Holdbarhed.

Moderproduktet til alt dansk Bajerskøl

GL. CARLSBERG LAGER har gennem 80 Aar hævdet sin Førstilling blandt alle danske Ølsorter.
(Gammel Lager)

NY CARLSBERG LAGER besidder de samme fortrinlige Egenskaber, men er en lettere Type og koster ikke mere end Pilsner.
(Ny Lager)

SKIBSAUKTION

efter Ordre fra Prioritetshaverne.

Firmaet **C. H. Rugg & Co.** vil sælge ved Auktion, Onsdag den 21. December 1927 Kl. 3 Eftm. i The Baltic Mercantile Shipping Exchange (Merchants Hall) St. Mary Axe, London, E. C. 3., medmindre det sælges forinden ved privat Overenskomst,

Dobbelt-Skrue Motorskibet „SILURIAN“

paa henvend 10,800 Tons dw ved et Dybtgaende af omtrent 26 Fod.

Skibet er bygget i Oktober 1924 af Blythwood Skibsbygnings Kompagni A/S, Glasgow, Single-deck, Poop 85 Fod, Bro 25 Fod, Bakke 36 Fod, Hoveddimensioner: 431' 2" × 57' 2" × 30' 7"/32' 2" moulded, 6,903/4,345 Registertons, 573,340 Kubikfod for Korn, Vandballast i Dobbeltbund, Midtskibstank og Tankene i Forstævnen 4,458 Tons, 9 elektriske Spil, elektrisk Ankerspil, elektrisk Styremaskine, 16 Ladebomme. Udstyret med dobbeltskrue Dieselmotorer, byggede af Wm. Beardmore & Co., Ltd. (Tosi Systemet), der udvikler ca. 2,600 B. H. P. ved 125 Omdrejninger. Cylindre 12 à 24 3/8" × 38 3/8" placeret agter. Hastighed ca. 10 Knob ved et Forbrug af 10 Tons under alle Forhold. 567 Tons Brændselolie-Bunkers. Luger: 18', 46', 25', 25', 56' og 25' lange og 24' brede. Staal-Skodder for Kornlast og Skiftebrædder. Midtskibstanken er beregnet til Transport af Planteolie. Propellerne er af Bronze.

Skibet ventes at ville være klart for Inspektion i Hamburg fra omkring den 5. December til 9. December og paa Tynen fra ca. den 11. December. (Yderligere Enkeltheder gives paa Tro og Love, men uden Garanti.)

Henvendelse om Enkeltheder, Inspektion etc. til

C. H. Rugg & Co. (E. B. Cook — E. G. Rugg)

Skibssalgs-Mæglere, Skibsauktionarius og Vurderingsmænd.

Tel.-Adr.: Rugg London.

24 St. Mary Axe, London E. C. 3.

Telf. Avenue 4352/3.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

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.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 36

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

Hans Svenningsen & Adolf Carl

Amaliegade 33. København K.

Telegram Adr. „Steambroker, København“.

Coder: Watkins — Scott's 10th Edition —

The Boe Code.

Rederi — Befragtning — Assurance — Køb og
Salg af Skibe — Klarering — Havariagentur.

KOLDING

NAKSKOV

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

KORSØR

NØRRESUNDBY

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KØBENHAVN

SAXKJØBING

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Polsk Værft i Gdynia

Repræsentanter for Skibsværftet i Le Havre og for Chantiers Navals Français ankom nylig til Warszawa for at forhandle med Regeringen om Anlæg af et stort polsk Værft i Gdynia. Samtidig med at opnaa Koncession paa Værft-Virksomheden skulde Koncessionshaverne have Tilsgagn om, at det nye Værft faar overdraget Bygningen af de nye Skibe til Polens Stats-Handelsflaade og de eventuelle Reparationsarbejder.

Broen mellem Aalborg og Nørresundby

I den under 15. Februar 1900 udfærdigede Vedtægt for Kong Christian den IX's Bro imellem Aalborg og Nørresundby er foretaget Ændring af § 21, 1. Punktum, der nu er saalydende:

»Passagen for Skibe er afgiftsfri, og Broen kan forlanges aabnet til enhver Tid paa Dagen fra Solens Opgang til dens Nedgang, dog ikke paa Hverdage i Tiden fra Kl. 12 til Kl. 12,30.«

Med Feber om Bord

Forleden Dag indkom Rederiet »Vendila«s Damper »T. M. Werner« til København med Jordnødkager fra Vestafrika.

Det havde været en ualmindelig bevæget Rejse, idet Besætningen, 22 Mand, kort efter at Damperen havde forladt Lastehavnen, blev angrebet af Klimafeber, hvorfor Kaptajnen tillige med en Matros og en Kahytsdreng, de

eneste ikke-angrebne, alene maatte sejle Skibet og passe den syge Besætning, medens Vejen tilbagelagdes mellem Las Palmas og Bordeaux.

To frederikshavnske Søfolk befandt sig mellem den angrebne Besætning paa »T. M. Werner« og de har gennem »Frederikshavns Avis« bragt Kaptajn Gathe en Tak for hans behjertede Optræden og dygtige Pleje af de syge Folk paa Søen.

At Kaptajn K. Gathe har gjort sig fortjent til sine Søfolks Taknemlighed, fremgaar af nedenstaaende Beretning om Rejsen:

— Vi afgik af Dakar i Vestafrika den 5. November med vor Last af Jordnødkager, fortæller de. Kort efter udbrød der Klimafeber om Bord, og i Løbet af kort Tid var hele Besætningen paa nær Kaptajnen, en Matros og Kahytsdrengen angrebet. Vi søgte ind til Las Palmas for at søge Lægehjælp, men Hospitalet kunde ikke modtage de mange syge, og vi maatte blive om Bord og sejle videre til Bordeaux. Forinden Afrejsen modtog Kaptajnen af Lægen Anvisning paa, hvorledes Sygdommen skulde behandles, og saa begyndte vi den 6—7 Dages Sørejse til Bordeaux.

I disse Dage styrede Kaptajnen Skibet ene Mand samtidig med at han passede at give den syge Besætning de nødvendige Indsprøjtninger og sørgede for, at Sultekuren overholdtes. Vi maatte nemlig ikke faa andet end kogt Frugt og Vandet, Frugten var kogt i. Forresten brød vi os heller ikke om noget. Vi laa alle med 40—41 Graders Feber. — Den raske Matros og Drengen læmpede Kul, og omsider naede Skibet ind til Bordeaux.

ISMELDINGER PR. 13. DECEMBER 1927

Danmark

Frederikssund (5) Nord fra uhindret. Mod Syd Fastis, vanskeligt for Motorsejlere.
Roskilde (16) tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Sverige

Rödkallen, Luleå og Gåsören lukket.
Västra Kvarken Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Aangermanälven Drivis og Fastis, lukket for Sejlskibe.
Alnösundet Drivis, lukket for Sejlskibe.
Hudiksvall Fastis, kun for kraftige Dampere.
Svinesund og Iddefjorden Fastis, usigtbart.
Øvrige Stationer isfri.

Finland

Björkönsund Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Ved Werkomatala Fastis, kun for kraftige Dampere.
Wiborg-Trångsund-Rödhäll Fastis, Rende.
Udenfor Rödhäll sammenpakket Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Kotka Havn og Skærgaard Fastis, lukket for Sejlskibe.
Aabo Havn uhindrende Sjapis.
Raumo uhindrende Sjapis.
Mäntyluo Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Udenfor Kallo og Räfsö uhindrende Sjapis.
Wasklot svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Storhästen — Ensten svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Rönnskärskarleden Drivis, kun med Isbryderhjælp.
Norrskärskarleden Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Jakobstad og nordligere Stationer lukket.
Øvrige Stationer isfri.

Estland

Narva Red Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Pernov Red svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Paternoster NE. Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Raugi Fastis, kun for kraftige Dampere.
Vorms SW. sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere. NW. Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Øvrige Stationer isfri.

Letland

Riga Havn Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Haynash sammenpakket Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Øvrige Stationer isfri.

Tyskland

Pillau Havn sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Königsberg Seekan. svær Fastis, Rende.
Swinemünde Havnen uhindrende Sjapis. Haff sammenpakket Sjapis, Rende.
Warnemünde Warnow Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Elben: Cuxhaven uhindrende Drivis. Belumerschanz uhindrende Sjapis. Brunsbüttelkoog Elben spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe, Kanalindl. sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp. Brunshausen svær Drivis, lukket for Motorsejlere. Altona og Hamburg sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp. Harburg spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

POSITIONSLISTE PR. 12. DECEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. London 8.12.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Tyne 12.12. til San Juan.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 9.12. til Singapore.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Africa 5.12.
s.s. *Algarve*, afg. Antwerpen 10.12. til Tanger.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Nakskov 3.12.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. San Francisco 10.12.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Odense 10.12.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 9.12.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Norfolk 25.11. til Esbjerg.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Havre 9.12.
s.s. *Askø*, Pedersen, ank. Methil 10.12.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Vancouver 8.12.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Yaffa 6.12.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Kbhvn. 6.12.
s.s. *Åxel*, Kanstrup, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Jacobsen, afg. Rotterdam 22.11. til Kbhvn.

s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nakskov og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Rotterdam 8.12. til Oran.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Swansea 7.12. til Baltimore Va.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Riga 7.12.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Danzig 9.12. til Sunderland.
s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Balboa 10.12.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. December 1927.

London	18,19 ¹ / ₂	Madrid	62,70
New York	373,00	Amsterdam	150,95
Berlin	89,05	Stockholm	100,65
Paris	14,80	Oslo	99,30
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,41
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,35	Wien	52,70

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, ank. Barcelona 9.12.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbhvn. 13.12. til Danzig.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. Genoa 7.12. til Huelva.
 s.s. *Brasilien*, Brock, ank. Åhus 11.12.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Lundy Island 3.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 12.12.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, henligger i Kbhvn.
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.
 s.s. *Børglum*, Nielsen, pass. Brunshüttel 9.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Thomsen, pass. Madeira 9.12. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 1.12.
 m.s. *Christian*, Simonsen, ank. 10.12.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Monaco 8.12.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 18.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, ank. Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 9.12.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Las Palmas 6.12. til W. Afrika.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Las Palmas 12.12. til W. Afrika.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 8.12.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Danzig 10.12. til Køge.
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Newcastle 5.12. til Baltimore.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Durban 30.11. til Fremantle.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Finisterre 8.12.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 11.12.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Boulogne 12.12.
 s.s. *Ebro*, afg. Aarhus 11.12. til Antwerpen.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Palermo 9.12. til Valencia.
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Las Palmas 3.12. til W. Afrika.
 s.s. *Ella*, Bloch, afg. Aarhus 13.12. til Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Leningrad 9.12.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Oran 8.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Bordeaux 8.12.
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. Granton 9.12. til Frederiks-sund.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, afg. Trångsund 10.12. til Tre-guire.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Åbo 8.12.
 s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Newcastle 7.12. til W. Afrika.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Hartlepool 9.12.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Sierra Leone 7.12.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Cardiff 22.11.
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Newcastle o/T. 8.12.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hamburg 11.12.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Amsterdam 11.12.
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, pass. Kieler Kanalen 12.12.
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Antwerpen 12.12.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Cardiff 8.12.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Danzig 8.12.

s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Port Talbot 24.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, afg. Halifax 9.12. til Kbh.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Newport News 10.12.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Galveston 11.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. River Tyne 28.11.
 s.s. *Gorn*, Bastholm, afg. Newcastle 29.11. til Mobile.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 26.11.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Tyne 10.12.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Randers 12.12.
 s.s. *Halldan*, Ørbeck, afg. Havre 11.12. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Georgetown 1.12.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hampton Roads 7.12.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Nantes 10.12.
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 13.12.
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, afg. Leningrad 6.12. til Rotter-dam.
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Newcastle on Tyne 11.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Marseilles 9.12.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 8.12.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Africa 12.12.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. San Pedro 10.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Rufisque 7.12.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Cardiff 3.12. til St. Vincent.
 m.s. *Ireland*, Petersen, pass. Dunnethead 9.12. p. R. t. U. S. A.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 2.12. til Savannah.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, afg. Grimsby 12-13.12. til Es-bjerg.
 s.s. *Jan, Nielsen*, afg. St. Nazaire 10.12. til Cardiff.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Rotterdam 9.12.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. New York 9.12.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. London 2.12.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 5.12. til Martinique.
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, pass. Las Palmas 8.12.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Singapore 11.12.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kbhvn. 9.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Teneriffe 2.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 12.12. til Danzig.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New Orleans 7.12. til Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Shanghai 11.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Manchester 11.12.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Kristianssund 9.12.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Pensacola 7.12.
 m.s. *København*, Christensen, rapp. 0° 20' N. 27° 55' W 3.12. p. R. t. Falmonth.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
 Telegram-Adr.: »Tonnager» Coder. Scott's og Watkins'
HELSINGFORS (Finland)
 Filialkontor: HANGÖ
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition
 Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

VINKE & CO.
 AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
 Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter
 Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

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 LØFTE-EVNE
 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.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Rotterdam 11.12.
 s.s. *Lars Kruse*, ank. Wear 8.12.
 s.s. *Lifland*, Meinerts, afg. San Domingo 6.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Cardiff 9.12.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Helsingør 6.12.
 s.s. *Lithuania*, Hansen, ank. Danzig 4.12.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Valencia 8.12. til Rotterdam.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 8.12. til Santos.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 11.12.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Montreal 30.11. til Kbhvn.
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Yokohama 11.12.
 s.s. *Manø*, Huusum, afg. Reykjavik 6.12. til Grimsby.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 5.12.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Rouen 11.12.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Casablanca 30.11. til W. Africa.
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Cardiff 29.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Suez 11.12. p. R. t. Aden.
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Windau 8.12.
 s.s. *Minsk*, Ankersen, ank. Tunis 11.12.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding*, afg. Tyne 6.12.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Buenos Aires 8.12.
 s.s. *Nevada*, Nielsen, ank. New York 5.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Methil 9.12. til Frederikshavn.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Willadsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Liverpool 6.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, pass. Dover 10.12. p. R. t. Kbh.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Newcastle 5.12. til Philadelphia.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 29.11.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Hartlepool 8.12.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Hartlepool 12.12.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Ushant 9.12. p. R. t. Sydney.
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Hamburg 15.11.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 10.12. til Sundsvall.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. Helsingør 13.12. til Kbh.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Norrkøbing 9.12.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Sunderland 11.12.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Montreal 29.11. til Djurön og Stockholm.
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, afg. Halifax 9.12. til Kbhvn.
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlø, afg. Hull 10.12. til Kbhvn.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Kbhvn. 10.12. til Kotka.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Barry 10.12.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rute.

S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Antwerpen 11.12. til Aarhus.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Kbhvn. 12.12. til Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Aabenraa 12.12. til Kbhvn.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 8.12. til Penang.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Panama Kanalen 4.12. p. R. t. Los Angeles.
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Aalborg 12.12. til Randers.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. West Hartlepool 9.12.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Gandia 5.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 10.12.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Leningrad 5.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 11.12.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Danzig 10.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Cadiz 6.12.
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. Dungeness 11.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Valparaiso 21.11.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 11.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Portland M. 12.12. til St. John N. B.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 10.12. til Manchester.
 s.s. *Swava*, Christensen, ank. Barcelona 5.12.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Soborg*, Madsen, afg. Ayr 10.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Houston 9.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Casablanca 11.12.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Kbhvn. 11.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 9.12.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 2.12.
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Baltimore 6.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 7.12.
 s.s. *Tjaldur*, ank. Antwerpen 12.12.
 s.s. *Tømsk*, Kjær, afg. Swansea 8.12. til Kbhvn.
 m.s. *Tonking*, Kolls, afg. St. Thomas 6.12. til Hamburg.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Kbhvn. 8.12.
 s.s. *Tyr*, Christensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Trapani 29.11. til Bodø.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 10.12. til Dunkirk.
 s.s. *United States*, Voldborg, henligger i Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Batoum 28.11.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Madeira 9.12. til Saloum.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 12.12. til Methil.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Philadelphia 10.12. til Paramaribo.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Ghent 11.12. til Burntisland.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Königsberg 8.12.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, rapp. 120 miles Vest for Hanstholm 7.12.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 11.12.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. New York 3.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Leningrad 27.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 5. DECEMBER 1927

Albert, Clausen, ank. Greenspond N. F. 8.12.
Elisabetha, Raahauge, ank. Plymouth 9.12.
Elisabeth, Groth, afg. St. Johns 5.12. til Pernanbuco.
Hertha, Olsen, afg. Blankaholm.
Husavik, Hansen, pass. Cabo de Gata 1.12.
Merkur, Rasmussen, ank. Charlestown 10.12.

Nathalia, Groth, pass. Helsingør 9.12.
San, Petersen, ank. Ærøskøbing 10.12.
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.12.
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.12.
 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledore 5.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mountstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. Italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's. A. B. C., Baltz.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

★

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegram "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
York Houses 577, St.
Mary Axe London
Corn Exchange Chambers,
Exchange Street Sheffield

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881
og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1900, Baa Code.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Loviata · Borgå · Helsingfors
Sörnäse · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaskö · Waqa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Ypila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudae · Kemi · Torneå

KARL BRESEMANN

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT

BUNKERKUL-LEVERANDØR

STEVEDOR

STETTIN

Telegram Adr. »BREMKA«

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHOF 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

D. A. KNUDSEN & 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«

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

FORSIKRINGSSELSKABET
NORDISK UNION
AKTIESELSKAB

◊
SØ- & BRAND
FORSIKRING

◊
Agenter antages.

KJØBENHAVN

GRØNNINGEN 23
Telf. Central 1175 & 1392

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Diesel Olie
"BP" Benzin + Fuel Oil
Persisk Petroleum

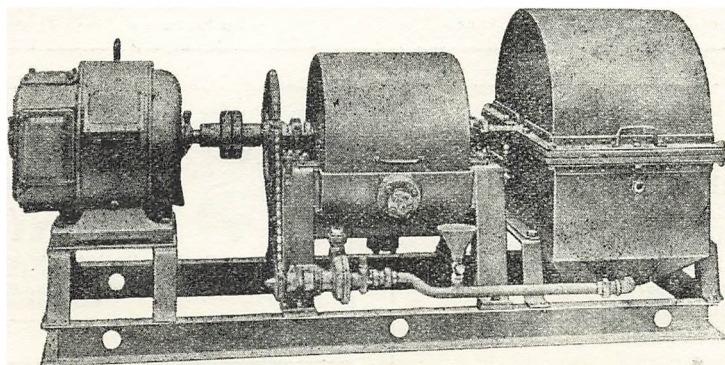
*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København. Centr. 5155. Telegr. Adr. Unitedoil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIAN T

DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der dokkattes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

KAY DYHR

Nyhavn 48 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrlingsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palm 3930 & 3902

Nattefoner: Palm 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.

Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL
TELEF.: CENTRAL 770

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klassen

BUNKERKUL · & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klassen

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

ARTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

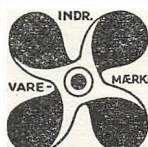
TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 600,000 KR.

*

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hvreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.



Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK

TELEFON-
5601

ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVN

TELEGR. ADR.
HOLLANDIA

IVER C. WEILBACH & CO PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 52

FREDAG 23. DECEMBER 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Som bekendt har der nylig fundet Forhandlinger Sted mellem Ministeriet for offentlige Arbejder og Provinshavnenes Sammenslutning angaaende Forslaget om en Nedsættelse af Taksterne for Partsladninger til Provinshavnene.

Ved disse Forhandlinger er man, efter hvad der meddeles, naaet til Enighed om, at Havnene bemyndiges til at nedsætte Taksterne i det Omfang, de finder det fornødent, men dog saaledes at hver Havn skal ansøge om Ministeriets Sanktion.

Den Ordning, der her er truffet, maa betegnes som yderst utilfredsstillende for Erhvervene. Den omfatter kun de fra Udlandet ankommende Partsladninger, der i stor Udstrækning indføres i fremmede Skibe, og Takstnedsættelserne kommer saaledes i hvert Fald kun delvis den danske Skibsfart til Gode, og den nu trufne Ordning vil sikkert blive mødt med en skarp Protest. De større Provinshavne, navnlig Aarhus, er da ogsaa klare over, at den vedtagne Nedsættelse er ganske utilstrækkelig og vil fortsætte Kampen for at komme ned paa rimelige Takster snarest muligt. Aarhus Havn havde foreslaaet Ministeriet, at den nugældende Takst, 25 Øre pr. N.R.T. for Indgaaende og det samme for Udgaaende, altsaa en Takst ganske uafhængig af hvor meget der losses eller lades, ændredes til det samme Grundlag som anvendes i Københavns Havn, idet Havneudvalget foreslog 15 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage + 20 Øre pr. Ton losset eller indtaget Ladning, hvilket Forslag Ministeriet imidlertid nægtede at gaa med til, idet det hævdede, at der ikke indenfor en Takstperiode kunde foretages saa principielle Ændringer som her foreslaaet. Havneudvalget i Aarhus vil dog som nævnt ikke opgive Arbejdet for at faa Skibsafgifterne beregnet efter samme Princip som i København.

OPLÆGNINGERNE

Svenske og norske Redere har allerede for nogen Tid siden begyndt Oplægning af deres Tonnage, og det stadig lige elendige Nord-Østersø Fragtmarked har nu tvunget de danske Redere til at følge Trop. Efter hvad vi erfarer, var der den 20. ds. af den under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Tonnage oplagt ialt 13 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 13,793 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 17,530 Tons. Hertil kommer desværre, at Udsigterne er yderst daarlige, og der er al Anledning til at tro, at den nærmeste Tid vil bringe en stærk Stigning i Oplægningerne.

TAKSTNEDSÆTTELSE I PORTUGAL, MEN STADIG DISCRIMINATION

Den portugisiske Regering har nylig udstedt en Række Dekreter, hvorved der indføres en Del Nedsættelser i de officielle Takster og Afgifter i de portugisiske Havne. Nedsættelserne er foretagne paa

Basis af den Betænkning, som en angaaende en Revision af Havneafgifterne nedsat Kommission har afgivet, om hvilken Betænkning vi tidligere har bragt Meddelelse. Selvfølgelig er Nedsættelserne et Skridt i den rigtige Retning, men desværre har den portugisiske Regering opretholdt den uretfærdige Discrimination overfor udenlandske Redere, og der er heller ikke sket nogen Ændring med Hensyn til Kravet om Konsulatsvisum paa Sundhedspas og lignende Dokumenter, der gentagne Gange, sidst ved The Baltic and International Maritime Conferences Aarsmøde i Paris, af Rederne er blevet betegnet som Hindringer for den internationale Skibsfart, der tilsyneladende ikke har andet Formaal end en Beskatning af Skibsfarten for at kunne opretholde en Konsulats-tjeneste af tvivlsom Værdi. Enhver uhildet Iagttagelse af den portugisiske Regerings Takstpolitik har længe været klar over, at Discrimination overfor udenlandske Skibe og uberettigede konsulære Krav ikke er den rette Maade at fremme nationale Skibsfartsinteresser paa. Dette burde den portugisiske Regering gøre sig klart og regulere sine Afgifter og Bestemmelser i Overensstemmelse dermed.

Efter hvad The Baltic and International Maritime Conference meddeler, bliver Afgifterne efter de nu indførte Nedsættelser saaledes:—

Vareafgifter:

a) Kul, tung Brændselolie, Svovl, Fosfat og Kunstgødning 15 Centavos pr. Ton.

b) Alle andre Slags Varer undtagen oversøisk Hvede 50 Centavos pr. Ton.

Disse Takster var tidligere henholdsvis 50 og 75 Centavos, og for udenlandske Skibe er de stadig betalbare i Guld, for portugisiske Skibe i Papirpenge. Skibe, der hører til Nationer, med hvilke Portugal har afsluttet Handelstraktat, faar samme Nedsættelse paa 25 pCt. som tidligere. Skibe, der ankommer med Ladning af oversøisk Hvede, betaler 1,00 Esc. Papir pr. Ton og er helt fritagne for Afgiften, saafremt Ladningen er bestemt til Regeringen.

Nedsættelserne træder straks i Kraft.

Der er ikke indtraadt nogen Ændring med Hensyn til Afgifterne for paa indladede Varer, der andrager 10/- op til 20 Tons og £1.13.4 for alle Varemængder over 20 Tons.

Fyrafgift: Basisafgiften forbliver uforandret 1 Centavo pr. B.R.T. og er betalbar i Guld af fremmede Skibe, dog faar de udenlandske Skibe midlertidigt en Nedsættelse paa 10 pCt. Taksterne nedsættes yderligere til det halve for Skibe, der anløber for Bunkerkul eller Olie, for at tage andre Forsyninger som Fødevarer eller Vand, eller for Skibe, der søger Nødhavn.

Lodsning: Lodsafgiften nedsættes med 50 pCt. i samme Tilfælde som Fyrafgiften, altsaa for Skibe, der anløber for Bunkerkul etc.

Bestemmelserne angaaende Fyrafgift og Lodsafgift traadte i Kraft den 8. December.

Konsulatsafgifter: Fra 1. Februar 1928 vil de portugisiske Konsulatsafgifter for Udstedelse af Ballast-Certifikater samt for Udstedelse eller Visum af Sundhedspas være som følger:—

a) Skibe op til 399 Tons d.w., der indtager en Ladning til højere Værdi end 180 Esc. til portugisiske Havne 4,5 Centavos pr. Ton.

Skibe paa 400 Tons eller derover 18,00 Esc.

b) Skibe i Ballast eller uden Ballast, der ikke indtager Ladning til portugisisk Havn eller indtager Ladning til en Værdi af mindre end 180 Esc. betaler Halvdelen af den under a) stipulerede Afgift.

For alle andre Konsulatsforretninger, der ikke er indbefattede under a) eller b) betales 9 Esc.

For Fornyelse af Sundhedspas, naar Skibet ikke afgaar indenfor en Tid af 24 Timer efter Udstedelsen eller Viseringen af Sundhedspasset, 2,25 Esc.

Konsulatsafgifter er betalbare i Guld og paalægges udenlandske saavel som ogsaa portugisiske Skibe.

DE UTILFREDSSTILLENDENDE JORDNØDFRAGTER

I Nr. 42 af 2. December omtalte vi de højst utilfredsstillende Forhold og ulønsomme Fragter, der for Øjeblikket er raadende i Jordnødtraden. The Baltic and International Maritime Conference, der har taget dette Spørgsmaal op, udtaler i sit Cirkulære for December, at naar man søger Aarsagerne til de lave

Rater, der bydes og akcepteres i denne Trade, hvor Fragten er ubetydelig sammenlignet med Ladningens Værdi, er det let nok at paavise, at Udbudet af Tonnage langt overgaar Efterspørgslen samt sige, at det er Rederne selv, der ødelægger Markedet. Det første er en Ting, paa hvilken der ikke er nogen Udsigt til at raade Bod, saalænge Samarbejdet mellem Rederne ikke er saa fremskredet, at det er muligt ved Kontrol at bringe Udbudet til at svare til Efterspørgslen.

Med Hensyn til den anden Faktor, er det givet, at ingen Reder er interesseret i at ødelægge Markedet for sig selv eller andre Redere, og hvis det alligevel gøres i en saa ødelæggende Grad, som Tilfældet har været i Jordnødtraden i denne Saison, maa det først og fremmest skyldes Uvidenhed med Hensyn til de virkelige Forhold og den Risiko, der er forbunden med denne Trade, og dette kan efter Conferencens Mening kun afhjælpes ved en Offentliggørelse af alle de sørgelige Erfaringer, der gøres. I den Anledning opfordrer Conferencen derfor Rederne til straks at give den Meddelelse om Tilfælde, som de mener kan have Interesse for andre Redere.

En Ting, som Conferencen advarer Rederne imod, er at tilbyde de samme Skibe gennem forskellige Befragtningsagenter, da dette giver Befragterne Indtryk af, at der er flere Skibe i Markedet, end der virkelig er.

25 AARS JUBILÆUM

Det dansk-franske Dampskibs-Selskab kunde i Mandags fejre 25-Aars Jubilæum. Selskabet blev stiftet den 19. December 1902 med en Aktiekapital paa 150,000 Kr. og med 2 Skibe, der udgjorde Flaaden. Det var nuværende Direktør i D.F.D.S. A. O. Andersen, Poul Carl, Bureauchef Friderichsen, Konsul Ivers i Rouen og Kaptajn Schmidt, der dannede den første Bestyrelse. Bestyrelserne skiftede i de første Aar, ligesom Rederiets Kontor, der først var i Rouen, derefter flyttedes til Esbjerg og senere i 1909, da den nuværende Reder, Generalkonsul, Kaptajn A. N. Petersen, overtog Ledelsen, til København. Med støt Kurs har Selskabet arbejdet sig frem indenfor dansk Skibsfart og har nu en smuk Flaade bestaaende

af 8 Dampere og et Motorskib, »Irland«, der nylig er afgaaet paa sin første Rejse. Desuden er under Bygning endnu et Motorskib paa 5500 Tons D. W., og med dette Skib, som ventes afleveret til April næste Aar, vil Selskabets Tonnage udgøre 29,000 Tons D. W. med en Gennemsnitsalder af 5½ Aar.

Selskabets Aktiekapital er i Aarenes Løb flere Gange blevet udvidet og er nu 4 Mill. Kr. Den nuværende Bestyrelse bestaar af Bureauchef i Rigsdagen Friderichsen, der har været med fra Selskabets Start, Skipperforeningens Formand, Kaptajn Møller, Direktør Palsbo, Bankdirektør Filskov og Generalkonsul, Direktør A. N. Petersen, som er Leder af Selskabet.

DØDSFALD

En af Fanøs yngre Skibsførere, Kaptajn J. N. Pedersen, Nordby, er Onsdag Aften 14 ds. pludselig afgaaet ved Døden i sit Hjem dersteds, 44 Aar gammel. Den afdøde var en Søn af Baadskipper Niels J. Pedersen, Sønderbo og har boet godt en halv Snes Aar i Nordby.

Efter at have taget Styrmandseksamen fra Fanø Navigationsskole kom han ud som 2. Styrmand med Marius Nielsens Skibe, avancerede til 1. Styrmand, blev for et Par Aars Tid siden Fører og sejlede med s.s. »Rita«, men da han havde naaet dette Maal, kom for 3—4 Maaneder siden den snigende Sygdom, som saa brat i en ung Alder har afsluttet hans Livsbane.

Afdøde var en dygtig Sømand, havde Øboens bedste Egenskaber, støt og rolig, som han var, med Paapassenhed forbunden med Intelligens og Interesse for sin Gerning. Han efterlader sig Hustru og 2 Børn.

LENINGRADS HAVN

Sovjetregeringen har bevilget et Beløb af 31 Millioner Rubler i Løbet af 4 Aar til Forbedring og Udvidelse af Leningrad Havn. Af nævnte Beløb ydes 24 Millioner Rubler direkte af Statskassen, medens

Restbeløbet skal tilvejebringes af saadanne Regeringsinstitutioner, som er interesseret i en Udvidelse af Havnen.

Hovedformaalet med Bevillingen er at mekanisere Havnen, saaledes at Ekspeditionen, der for Tiden lader meget tilbage at ønske, kan foregaa hurtigere.

For indeværende Budgetaar har man bevilget 4¼ Million Rubler til Forbedring af Trælsthavnen, Uddybningsarbejder og Belysning af Havneterritoriet.

NORSK SKIBSREGISTER

Det af Norges Handelsdepartements Søfartskontor daarlige udgivne »Register over Norges Handelsflaade« er paa Grund af manglende Bevilling ikke udgivet siden 1923.

En Privatmand har nu iflg. N. H. & S. T. paataget sig og faaet Departementets Tilladelse til at bekoste Registeret udgivet paa privat Forlag, forsøgsvis for 1928. Registeret vil nu ogsaa blive udstyret med en Række Annoncer og vil kunne faas til Købs i Boghandelen. De enkelte Detailler som Pris m. v. er endnu ikke fastsat, men de forberedende Arbejder er allerede i fuld Gang i Søfartskontoret som Ekstraarbejde for vedkommende Privatmands Regning.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

Som normalt er, gik Skibsfarten i November Maaned noget tilbage. Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning var følgende:

	Nov. 1927	Nov. 1926	Okt. 1927.
Ialt ankommet	869	664	887
Ialt udgaaet	837	1155	841
Ankommet med Stykgods ..	520	462	532
Afgaaet med Stykgods	555	487	556
Udgaaet med Kul og Kokes..	259	647	267

Af de udgaaede Kulladninger var 106 bestemt for Nordeuropa og 79 for Frankrig. Tilførselen af engelske Kul androg 55,000 Tons.

Fra Nordeuropa ankom 410,000 Tons Erts, fra Canada 55,000 Tons og fra andre Lande 425,000 Tons. Den totale Ertstilførsel var omtrent 150,000 Tons større end i Oktober Maaned.

Tilførselen af Korn androg ca. 390,000 Tons, hvoraf 267,000 Tons fra Nordamerika, 61,000 Tons fra Sydamerika, 11,500 Tons fra Sydamerika, 13,000 Tons fra Donau og 32,000 Tons fra Rusland, hvorunder 1 Ladning Havre fra Leningrad. Desuden lossedes 182,000 Sække Korn, hvilket er en betydelig Tilbagegang, der skyldes, at der i den forløbne Maaned ikke ankom Hvede i Sække fra Australien.

Med Tankskibe tilførtes 82,500 Tons Jordolie og 4,200 Tons Planteolie.

Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe	Sejlskibe	Med Ladning	i Bal-last
	Antal	Tons Netto	Antal	Netto
U. S. A.	15	57,453		
Belgien	4	2,323		
Brasilien	3	11,449		
Kanada	1	3,342		
Danzig	2	8,956		2
Danmark	27	31,999		5
Tyskland	213	337,792		188 29
Finland	7	6,445		7
Frankrig	91	126,921		73 6
Grækenland ..	20	45,755		5 9
Storbritannien	206	291,931		172 54
Italien	40	105,813		38 10
Japan	10	47,559		5 2
Letland	5	4,889		5 1
Nederlandene.	241	428,662	1	63 183 48
Norge	66	104,847		43 21
Portugal	2	6,624		1 1
Rusland	5	6,957		2 1
Spanien	18	40,304		8 12
Czekoslovakiet.				1 1
Sydslavien ...	3	6,092		
Sverige	86	90,957		64 17
Ialt	1,065	1,767,070	1	63 839 219

Ialt udgaaet i November Maaned d. A. 1,058 Skibe med 4,932,126 M³.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 20. Decbr. 1927.

Siden sidste Uge er endnu en Del Baade lagt op, og flere vil sikkert følge efter. Den senere Tids stærke Kulde har ikke engang formaet at sætte mere Fart i Kulbefragtningen, og Raterne har absolut ikke reageret endnu. Fragtmarkedet er med et mildt Ord elendigt, og det gælder alle Markeder; Østen maaske undtagen. Vi er imidlertid inde i en rolig Periode nu lige før Jul, og der skal ekstraordinære Forhold til, hvis der skal blive Bedring i nogen Retning.

TRÆLASTMARKEDET

Isen vil snart sætte en Stopper for videre Forretninger fra svenske og finske Østersøhavne, og hvad der kan gøres fra Riga, Reval og Danzig er baade lidt og daarligt. Saa snart vi kommer ind i det nye Aar, vil de engelske og kontinentale Importører antagelig komme i Markedet med Laster pr. f.o.w. og over Aaret 1928; det maa haabes, at ingen Redere gaar til forhastede Slutninger til Rater, som lige akkurat kan løbe rundt; Spekulation fra »outsidere« og camouflerede Befragtere kan ingen væge sig imod, og de første Beretninger om Befragtninger pr. 1928 bør tages med Forbehold.

KUL, KOKS ETC.

Til danske Havne offereres meget sparsomt, og Raterne er tvært imod al sund Fornuft gaaet en Kende ned. — Tyne/Middelfart, 1900 T. er sluttet à 5/4½, 1600 T. Goole/København 6/-, 1200 Koks Goole/Kolding 8/9d., 950 T. Nykøbing F. 7/-; 2600 Koks, Beckton/København 7/6, 2600 London/Odense, 7/7½d. Fra Danzig er Stem vanskelig i denne Maaned, og de, som har Stem, udnytter alle Chancer til at trykke Markedet. For Jan. Lastning noteres: Danzig/Helsingborg 15/1600 T., 5/7½, 5/9d.; Odense 2/2400 T. 5/4½d., Horsens 15/1600 T. 5/6d.

COASTING

Meget faa Laster med rekordlave Fragter. Tyne/Hamburg saaledes 3/7½d., Rouen 3/6d., Rotterdam 3/6 3/9d.

MIDDELHAVET ETC.

Alle udgaaende Laster uden Bedring; tværtimod er der sluttet til lavere Rater end i forrige Uge. — Eksempelvis kan nævnes: Wales/Marseille, 7/3 7/6, Genoa 7/-, Pt. Said 9/6 9/3d., Alexandria 9/6; Tyne/Genoa 7/4½, Hull/Ancona 6/4½ (5000 T.), Tyne/Gibraltar 6/6, Tyne/Gravosa 2700 Koks 13/-, Tyne/Algiers 7/ (6500 T.), Tyne/Carthagen 1350 Kul 9/9. — Forth/Barcelona 10/-, Oran 7/3 2100, 7/- 5500 T. — Befragterne er næsten dækket for December, og saa længe der ingen presserende Ordre er, men rigeligt med Tonnage, kan vi ikke vente nogen Opgang. — For Januar Lastning er allerede akcepteret 7/9 og 8/- til Øerne, og saadanne Slutninger skal ikke gøre det bedre. — Marseille/danske-svenske Havne offererer 17/- 17/6. Frugt Spanien/U.K. Cont. Januar ca. 20/- Basis 90./100.000 chf. — Salt Trapani/Vestnorge, 11½ Kr., Iviza/Færøerne 14/-, Cadiz/Montevideo &/el. B. Aires 15/- 15/9d. I Erts og Fosfat til U.K. Cont er gjort store Forretninger — uden Antydning af Forbedringer. — Sulina eller Kustendje/Danmark — tre Lossehavne — er sluttet til 16/9d. 20/12-5/1, og 17/6d. 1/25. Januar.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Udover St. John N.B./Middelhavet, 15½c. og New York/Bremen 11 c. Byg rapporteres ingen Kornafslutninger. Kul- Hampton Roads/Rosario 25/1-20/2 er nede i \$3.25, Cuba/U.K.Cont. stadig 16/-, og Savannah/Murmansk 10 c. pr. chf. bale, New York/Sortehavet 10 c. 10½ c. og Gulf/Murmansk 9¼ c. — For Oliekager fra Gulfhavne til Danmark er betalt fra \$6 til \$6.25. Gulfen/Marseille, Asfalt \$5.50. Pitchpine til U.K. Cont. og Middelhavet noteres til uforandrede Rater. Portland/Neapel, 1/25. Jan. 33/6. — Vestgaaende er sluttet: Weser/Baltimore og Norfolk, \$2.95, Wilmington \$2.95; Antwerpen/Charleston 10/-.

SYD AMERIKA

For Lastning ult. December er betalt 10/- Wales/Rio; 10/3 Montevideo; 11/- La Plata; Rotterdam/Rio 9/9. Noget højere kan regnes med for Januar Last-

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i November Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 525 med 341,126 N.R.T. mod 539 med 329,407 N.R.T. i Oktober Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 512 med 327,816 N.R.T. mod 512 med 313,779 N.R.T. i Oktober Maaned.

Af de i November indgaaede Skibe indgik 301 Skibe med 194,954 N.R.T. i Ballast, medens 69 Skibe med 26,916 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med November Maaned 1926 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe androg 529 med 335,045 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 492 med 298,608 N.R.T. November 1926 var en Rekordmaaned forarsaget af den daværende Kulstrejke; det maa derfor fremhæves, at afvigte Maaned ikke alene har holdt samme Højde som forrige Aars November, men endog overgaaet denne Maanedes Tonnage.

Den danske Tonnage staar med 79 Skibe og 64,010 N.R.T. paa sin vante Plads som Nr. 2, hvorfra den i de sidste Maaneder regelmæssigt har fortrængt Sverige. Nr. 1 er Tyskland med 162 Skibe med 82,511

N.R.T., Nr. 3 Sverige med 107 Skibe med 55,683 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Belgien	1	0
Danzig	16	6,895
Danmark	79	64,010
Tyskland	162	82,511
England	27	31,169
Estland	2	1,071
Finland	3	906
Frankrig	5	5,372
Grækenland	4	686
Holland	7	4,083
Italien	8	21,143
Japan	1	4,254
Lettland	23	21,537
Lithauen	1	437
Norge	42	26,220
Polen	33	13,962
Portugal	1	865
Rumænien	1	102
Sverig	107	55,683
Tyrkiet	1	24
Czecoslovakiet	2	196

ARBEJDSPENGENE

VED KØBENHAVNS TOLDBOD

Den siden 1. Januar d. A. nedsatte »Takst for Arbejdspenge ved Varebehandlingen paa Københavns Toldbod« forbliver ifølge Finansministerens Resolution af 15. d. M. foreløbig — og som hidtil med Forbehold overfor eventuelle Pristalsforhøjelser — gældende indtil Udgangen af December Maaned 1928.

NEDSÆTTELSE AF TAKSTERNE I SUEZ-KANALEN

Suez-Kanal Selskabet har besluttet at nedsætte Taksterne fra Frs. 7.25 til Frs. 7.00 pr. Ton paa lastede Skibe og fra Frs. 4.75 til Frs. 4.50 paa Skibe i Ballast. I 1913 var Taksterne henholdsvis Frs. 6.25 og 3.75, men under Krigen forhøjedes de til henholdsvis Frs. 8.50 og 6.00. Efter Krigens Ophør er Taksterne atter gradvis blevet nedsat.

ISAFGIFT

Fra og med 10. ds. er Isafgiften i Frederiksstad reduceret som følger:

2 Øre (før 2½ Øre) plus 2 Øre (før 2½ Øre pr. Reg. Ton ved Ankomst fra og Afgang til Indland. 4 Øre (før 2½ Øre) plus 2 Øre (før 5 Øre) pr. Reg. Ton ved Ankomst fra Udland og Afgang til Indland eller vice versa. 4 Øre (før 5 Øre) plus 4 Øre (før 5 Øre) pr. Reg. Ton ved Ankomst fra og Afgang til Udland.

(Fragtmarkedet fortsat.)

ning: Kornbefragterne har igen dækket godt ind, og lader ikke til at være presset. — December/Januar er stadig værd omkring 24/- 24/6 U.K. Cont. med Optioner; 23/- A/R/A; 23/d. U.K.Cont. 25/2 Annullering. 5000 Tons Sukker Peru/U.K.Cont., Januar, er gaaet til 28/-. — 8000 Tons Salpeter Chile/Dunkirk/Hamburg 28/- 31/1 Annullering.

ØSTEN

De enkelte Markeder er bedre, hvad Efterspørgsel angaar. Kul, Durban/Singapore, Jan./Februar 10, Sabang 10/-, Delagoa Bay/Bombay 11/- Newcastle N.S. W./Java 10/6. Vestaustralien/U.K.Cont. 30/1—20/2, 39/-. Vestaustralien/Sydafrika 25/2—15/2, 26/9 een, 27/6 to Lossehavne Vladivostock/Rotterdam-Hamburg 37/6. December/5te Jan.; Saigon/U.K. Cont. 32/6,

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzig Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af November Maaned udført ialt 346,090 Tons Kul, deraf til Danmark 99,118 Tons, mod 338,122 Tons, deraf til Danmark 97,464 Tons i Oktober Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	130,820
Danmark	99,118
Italien	14,766
Frankrig	13,603
Lettland	24,922
Finland	29,518
Norge	25,197
Tyskland	998
Estland	100
Lithauen	553
Afrika	6,425
	<u>346,090</u>

Det vil bemærkes, at Kuludførselen stadig er noget opadgaaende, og at Udførselen til Hovedaftagerne Sverige og Danmark er omtrent som i Maaneden forud. Det er ikke uden Interesse at sammenligne Maanedens Kuludførsel med samme Maaned Aaret forud, den engelske Kulstrejkes sidste Maaned. Det viser sig da, at Udførselen i 1926 med 317,139 Tons endog var mindre end iaar, hvor man maa regne med, at Forholdene er normale, og at altsaa den Opfattelse, at Kuludførselen over Danzig kun var et Overgangsfænomen, ikke har holdt Stik.

Ris, 35/- Rismel. Mauritius/U.K. 25/6 Januar. Bombay/Kontinentet 24/- Decb. Januar; 24/6d. 5. Jan./6. Februar. — Senere er sluttet Vestaustralien/U.K. Cont. til 37/6d. 1. Halvdel Januar og 37/- 5/2 Annullering.

TIME-CHARTER

6500 Tonner, voyage across, \$1,37½. 7100 Tonner (ppt.) voyage across \$1,35. 6350 Tonner Sydamerika Fart, del. & red. Sydamerika: 4/4½. 5500 T. Motor, \$ 1,70, Rundrejse 6 Mdr. New York & Vestkyst Sydamerika. 1550 T. Levering St. John's/Tilbagelevering Middelhavet, 8/6. 2500 T. 4 Mdr. \$1,70, Canadisk & vestindisk Fart. 2400 T. \$1,50, Vestindisk Rundrejse. 3000 T. \$1,05, Vestindisk Rundrejse. 4000 T. \$1.- Vestindisk Rundrejse.

LANDSUDSTILLING I POLEN

Ti Aar efter Polens Genoprettelse ønsker Landet at klarlægge for Omverdenen, hvad der er udrettet i videnskabelig, økonomisk og kulturel Henseende i samme Tidsrum, og man forbereder derfor til Aaret 1929 en national Landsudstilling i Poznan, den vigtigste By i det vestlige Polen.

Naar tages i Betragtning, at Verdenskrigen mod Øst rasede paa polsk Territorium, og at Landet derfor blev frygteligt hærgnet og halvt ødelagt, saa er det vanskelige Genrejsningsarbejde, der er blevet gennemført ved et helt, frihedselskende Folks Vilje, enormt. Endnu for to Aar siden var Udlandet vel vidende om Polens Existens, men man kendte egentlig kun saare lidt til Landet. Nu da Krigens værste Saar er lægt, høres Polens Stemme mellem de andre europæiske Magters saavel i økonomiske som i kulturelle Spørgsmaal.

Resultaterne af dette Kæmpearbejde samt Landets store naturlige Rigdomme vil blive fremviste paa denne Udstilling, der som sagt finder Sted i 1929 under Protektorat af Republikens Præsident *Moscicki* og med Marshal *Pilsudski* som Ærespræsident. Republikens Præsident har udstedt følgende Proklamation:

Den store polske Landsudstilling skal ikke alene give et fuldstændigt Billede af polsk Liv og Virksomhed, men skal tillige skabe Mulighed for en fortsat sund Udvikling af produktivt Arbejde i Fremtiden. Derfor bør alle Virksomheder deltage, enhver i Forhold til sine Evner og Midler.

Udstillingen blive en national Udstilling, det vil

sige, at den kun omfatter polske Produkter. Den skal repræsentere Landets samlede Virksomheder: Videnskab, Kunst, Handel, Industri, Agerbrug, Social Forsorg, Hygiejne, Idræt og Sport. Den vil omfatte 32 Grupper.

Udstillingen er ikke udelukkende forbeholdt Polaker, den tager i lige saa høj Grad Sigte paa Udlændinges Besøg. Der vil saaledes, medens Udstillingen er aaben, blive afholdt forskellige internationale Kongresser samt Sportskonkurrencer og Opvisninger saavel som national Forlystelser, der ved deres Egenartethed vil bidrage til de fremmede Gæsters Underholdning. Allerede nu har Udstillingskomitéen modtaget Beviser paa stor Interesse fra udenlandske økonomiske, finansielle og videnskabelige Kredse.

De tekniske Arbejder: Planering, Elektrificering af Udstillingsterrainet, Vand- og Kloakledninger samt Beplantning er allerede vidt fremskredne og de nyeste og mest moderne Hjælpemidler vil blive anvendt. Udstillingsterrainet omfatter 250,000 m². Alle polske Byer og Landkommuner deltager saavel som alle Industri- og Handelsgrene. For at forene alle disse Kræfter, udgiver Udstillingskomitéen et Ugeblad kaldet »Ekko for Landsudstillingen af 1929«. Bladet er smukt udstyret, rigt paa Tekst og Billeder, og her kan alle interesserede finde de fornødne Oplysninger, samt udtale sig om hvad der maatte ligge dem paa Sinde. To Numre er allerede udkommet.

Datoen for Aabningshøjtideligheden er endnu ikke fastsat, men det maa formodes, at den finder Sted i Maj Maaned 1929.

ISMELDINGER PR. 20. DECEMBER 1927

Danmark

Løgstør (17) mod Vest 23, mod Øst 86. Aalborg (18) udf. Byen 12, Aalb.-Hals 43. Hals Barre (20) 11. Udbyhøj (16) Indl. 45, Fjord 35 Rende. Horsens (18) 43 Rende. Vejle (15) 32. Kolding indre Fjord 63, ydre 33. Haderslev (20) 34 Rende. Aabenraa (19) 01. Kegnæs (19) 11.

Odense (16) 43. Isefjord (19) begyndende Isdannelse over hele Fjorden. Frederikssund (19) 67. Roskilde (18) 68. Helsingør (20) Sundet 24, Havn 43. København (20) Yderhavn 11. Præstø (19) 67. Nyord (17). Stege-Kallehave 68. Stege (18) 63. Ulfund (16) 33. Masnedø (19) Færgestrømmen 63 Rende. Guldborg (15) 43. Nykøbing F. (18) 63 Rende. Bandholm (18) 35. Karrebæksminde (19) til Næstved 69. Vejrnø (20) mod N. 22, mod W 43. Omø (20) Bæltet i S 11, Omø Sund i S 42. Albuen (20) Indl. 43. Nakskov (15) Havn 12, Fjord 32 Rende. Rødby-Havn (19) 01. Nysted (18) 65. Gedser (19) Havn 31, Løbene 11. Rudkøbing (19) Havn og N fra 43, S fra 45. Marstal (17) Havn og Bredn. 35.

Nakkehoved (20) 11 hist og her. Nakkehoved-Hveen Nat. is. Skelskør (19) 63 Rende.

Inddragne Fyrskibe: Lappe-Grund.

Inddragne Lystønder: Ellekildehage, Lous-Flak.

Lystønderne kan ikke forventes at være paa Plads.

Med streng Frost og klart Vejr er der Udsigt til begyndende Isdannelse i nordlige Kattgat, nordlige Sund og sydlige Store-Bælt.

Sverige

N. f. Gåsören 98. Västra Kvarken 36. Angermanälven 36 og 34. Alnösundet 90. Sundsvall 90. Hudiksvall 36. Gävle N.-Løb 36. Skutskär 46. Öregrundsgrepen

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kollision

Leithbaaden »Breslau« skulde efter Bestemmelsen være ankommet til København i Søndags for at indlade Landbrugsprodukter, og afgaa herfra Torsdag, men der er nu indløbet Meddelelse om, at »Breslau« paa Vejen til København i Nordsoen har haft en Kollision med den svenske Damper »Asta«.

»Asta« sankt i Løbet af nogle faa Minutter. Besætningen blev bjergbet ombord i »Breslau«, som ogsaa havde taget en Del Skade ved Kollisionen, og maatte søge Havn for at komme i Dok.

34 og 36. Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm 37. Kalmarsund N. og S. f. Kalm. 94. Falsterbo 12. Hveen E 12, Helsingborg 12. Svinesund og Iddefjorden 37. övrige Stationer isfri.

Finland

Björkö Sund 67. Werkomatala 68. Björkö W 46. Wi-borg-Rödhäll 67. Udf. Rödhäll 47. Kotka 69. Rankö 39. Luppil 17. Hogland E 37, S. og W. 12. Helsingfors 34. Sveaborg 12. Porkkala 12. Barösundsfjärden 24. Hangö W.-Fjord 34. Åbo 36. Föglö 39. Raumo Skærg. 67. Søen 24. Mäntyluohto 34 og 32. Wasklot 67. Storhästen-Ensten og Rönnkärsfarleden 67. Norrskärsfarleden og nordl. Stat. 98. Flere andre Stationer lettere Is.

Estland

Narva Red 24. Pernov 67. Kynø 34 og 12. Paternoster 36 og 66. Raugi 68. Vorms 68 og 26.

Letland

Libau Havn 12. Steinort 14. Vindau Havn 11. Lyserort og Michaelsturm Vaager 4. Riga Havn 34. Haynash 88.

Tyskland

Pillau Søen 01, Havn 33, Königsberg Seek 69. Svinemünde Havn 21. Haff 69. Warnemünde Warnow 69. Travemünde Havn 23, til Lübeck 49. Holtenu KWK 13. Cuxhaven 55. Belumerschanz 45. Brunsbüttelkoog 23 og 43. Glückstadt 24. Brunshausen 55. Altona 23. Hamburg 53. Harburg 43. Hoher Weg 22. Bremerhaven og Brake 53. Bremen 22.

»Breslau« ankom efter foreløbig Reparation i Leith til København Tirsdag Morgen, og Torsdag afgik Skibet til sædvanlig Tid med Landbrugsprodukter til Leith.

Sejladsen paa de svenske Norrlandshavne

Deutsche Seewarte i Hamborg forespurte for nogen Tid siden den svenske Lodsstyrelse om Grunden til den tidlige Lukning af Norrlandets Havne, f. Eks. Havnene ved Stugsund, i Alnösundet, Angermanälven, Örnsköldsvik, Holmsund, Ursviken og Havne videre nordpaa.

Lodsstyrelsen udtaler i sit Svar iflg. G. H. & S. T., at Besejlingen maa ophøre relativt tidligt paa mange Plad-

ser, fordi der er Mangel paa kraftige lokale Isbrydere, selv om maaske ogsaa andre Motiver spiller ind. Stalsisbryderen staar ganske vist til Disposition, men paa Grund af sit Dybtgaaende kan den ikke besøge et stort Antal Lastepladser. Desuden fryser de indre Farvande til saa hurtigt, at Besejlingen maa indstilles paa faa Dage, og der skal da et meget stort Antal Brydere til for at hjælpe Skibene og holde Farvandene aabne.

Skibsfarten paa Walkom sluttet

Aktieselskabet Maritime Agency meddeler os ifølge modtaget Telegram fra Herrer R. Nordstrøm & Co., Lovisa, at den sidste Damper er afsejlet fra Walkom med Isbryderassistance, og at Navigationen er sluttet.

Sejlskibe solgt til Estland

De to Rudkøbingsejlere, Motorskonerterne »Anne Kirstine« og »Agathe« er i disse Dage blevet solgt til et estnisk Konsortium for henholdsvis 46,500 og 28,000 Kr.

De to Skibe blev i 1920—21 bygget i Rudkøbing hos Skibsbygnester Poulsen og kostede tilsammen 700,000 Kr. De ejedes af to Partrederier, der havde Fuldmægtig Hans Nielsen til korresponderende Reder. For nogen Tid siden overtoges »Agathe«, der har været lagt op i over et Aar, af Handels- og Landbrugsbanken. »Anne Kirstine« kom hjem fra sin sidste Rejse i Marts Maaned i Aar.

Bugseret Dækslasten

Williams Linjens Damper »Willpolo«, der for kort Tid siden var paa Rejse fra Pacifickysten til Philadelphia med en Ladning Tømmer, havde paa Rejsen en ret ualmindelig Oplevelse. Da Skibet i haardt Vejr sejlede ned langs den amerikanske Kyst, blev en stor Del af Dækslasten slaaet løs og gik over Bord. Den svære Kæde, der holdt sammen paa Dækslasten, blev imidlertid herved slynget om Masten, og med Tømmeret paa Slæb, fortsatte Skibet til Balboa, en Strækning paa over 400 miles, hvor Dækslasten atter blev taget om Bord, uden at der var gaact noget af den tabt.

Reddet fra at drukne

Paa White Star Passagerdamperen »Corinthic«s sidste Rejse til New Zealand sprang en Neger, der hørte til Besætningen, over Bord. Skibet var da i Nærheden af Panama og gik med en Fart af omtrent 14 Knob. Der blev straks slaaet Alarm, Roret blev lagt haardt styrbord og ved at manøvrere med Maskinerne blev Skibet bragt til

at beskrive en Halvcirkel og standse i Nærheden af, hvor Manden svømmede. En Baad blev bemanded og sat i Vandet og Manden var atter om Bord 9 Minutter efter, at der var slaaet Alarm.

Forlist?

Den norske Damper »Wilson« af Bergen, som den 1. December afsejlede fra Akureyri paa Island, bestemt til Bergen med en Ladning Sild, antages at være forlist og hele Besætningen, ialt 11 Mand omkommen.

»Wilson« har været ude i Nordatlanten under de haarde Storme, og den er ikke observeret af andre Skibe.

Damperen var paa 865 Tons og bygget i 1919 i Bergen.

4-mastet Bark »Viking« i Havn

Det Forenede Dampskibs-Selskabs 4-mastede Bark »Viking«, Kaptajn S. A. Clausen, der har været ude paa en 13—14 Maaneders Langfart, er nu endelig naaet hjem. Barken, der gik fra London den 3.12., har haft en lang og brydsom Rejse over Nordsøen, hvilket skyldes vedholdende Modvind. Da Skibet jo er »let« og selvfølgelig efter den lange Rejse, tildels i tropisk Farvand, stærkt tilgroet i Bunden, har det døjet med at holde Østenkulingen Stangen, og efter at det var kommet den jydsk Kyst ret nær, drev det af igen. Barken blev saa, vest for Linjen Lindesnæs—Lodbjerg, taget paa Slæb af D. F. D. S.s Damper »Sleipner«, og efter en lang Bugseringstur bragte »Sleipner« Mandag Aften Barken Sundet ind, og den gik til Ankers for Natten ude ved Middelgrunden.

Tirsdag Morgen lagde »Viking« ind til Langelinjekajen, og Besætningen — unge Navigatorer, der paa Rejsen har erhvervet sig den udkrævede Sejlskibsart — afmønstrer. Efter et Par Dages Forløb gaar »Viking« saa ind i 10 Meters Bassinet i Frihavnen og lægger op.

Stabelafløsning i Odense

For faa Dage siden søsatte Odense Staatskibsværft ved A. P. Møller sit 3die Tankskib, der bygges for Herr A. P. Møller's egne Rederier og fik Navnet »Anna Mærsk«. Skibet har følgende Dimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne	390'
Bredde moulded	53' 6"
Dybde moulded	31' 3½"

Skibet bygges til Lloyds Klasse + 100. A. 1, og vil komme til at laste ca. 8200 Tons D.W. paa ca. 25' 4" Dybgang. Afløbningen forløb glat, hvorefter Skibet blev forhalet til Værftets Monteringskaj for Installation af Maskine og Færdiggørelse.

Bekendtgørelse.

Pontonbroen mellem Aalborg og Nørresundby.

Af Hensyn til den store Trafik over Chr. IX's Bro har Aalborg Byraad vedtaget og Ministeriet approberet, at Broens Svingparti fra d. 1. Januar 1928 ikke bliver aabnet for Gennemsejling fra Kl. 12 til 12½ Middag paa alle Hverdage.

Udvalget for Chr. IX's Bro.

POSITIONSLISTE PR. 19. DECEMBER 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Harming, ank. Kbhvn. 18.12.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Tyne 12.12. til San Juan P. R.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 16.12. til Suez.

s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Nordenham 19.12.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. San Francisco 14.12. til Panama Kanalen.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Aabenraa 19.12.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rosario 17.12.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Kbhvn. 18.12.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Kbhvn. 19.12.

C. L. OVERSIER — ROTTERDAM

BEFRAGTNING

Skibsmægler — Dampskibsagent — Stevedor — Speditør

TELEGRAM ADRESSE: »REISREVO=ROTTERDAM«

CODER: SCOTT'S (10TH ED.), WATKINS, A. B. C., & BALTIC.

s.s. *Askø*, Petersen, ank. Kalundborg 18.12.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. San Pedro 13.12.
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Jaffa 15.12. til Glasgow.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Oslo 19.12.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

B

s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Oran 16.12.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Riga 8.12.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Sunderland 14.12.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Balboa 10.12.
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Barcelona 17.12.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 14.12.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Huelva 15.12. til Rouen.
 s.s. *Brasilien*, Brock, ank. Ystad 16.12.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Palma 12.12.
 s.s. *Brelland*, Hansen, afg. Danzig 18.12. til Kbhvn.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Aarhus 19.12. til Antwerpen.
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Sharpness 13.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Thomsen, pass. Madeira 9.12. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Helsingør 17.12. til Boness.
 s.s. *Charkov*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Hamburg 19.12.
 m.s. *Christian*, Simonsen, ank. Kbhvn. 10.12.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 18.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Dakar 16.12.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Mourovia 13.12. p. R. t. W. Afrika.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Las Palmas 12.12. til W. Afrika.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. London 19.12. til København.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 18.12.
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Newcastle 5.12. til Baltimore.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Fremantle 15.12. til Adelaide.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Teneriffe 13.12.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kongsberg 19.12.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, afg. Antwerpen 15.12. til Oran.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cadiz 19.12. til Lissabon.
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. W. Afrika 13.12.
 s.s. *Ella*, Bloch, afg. Hamburg 18.12. til Aarhus.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Zaandam 15.12.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Dakar 18.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Bordeaux 8.12.
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. Frederikssund 18.12. til Leith.
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Treguire 18.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielerkanal 17.12. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. St. Vincent 18.12.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Sierra Leone 14.12. til W. Afrika.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. St. John N. B. 15.12.
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. New York 18.12.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.12.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Amsterdam 11.12.
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, ank. Kings Lynn 13.12.
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.

m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Ushant 19.12. p. R. t. La Pallice.

s.s. *Flora*, Rindby, ank. Grimsby 18.12.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 17.12. til Teneriffe.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Danzig 19.12.
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Boston Mas. 17.12.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. Kbhvn. 18.12.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Newport News 10.12.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Pettersen, afg. Galveston 18.12. til New Orleans.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 17.12.
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Hamburg 25.11. til Mobile.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 26.11.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Rønne 17.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 20.12.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. La Pallice 17.12. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Georgetown 1.12.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Jacksonville 15.12.
 s.s. *Hans Tavsens*, Christensen, pass. Isle of Wight 20.12. p. R. t. Blyth.
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i Kbhvn. siden 19.12.
 s.s. *Hennig B.*, Jørgensen, ank. Rotterdam 13.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Livorno 19.12. til Neapel.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 17.12. til Kbhvn.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Wilmington 10.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rufisque 17.12. til Bordeaux.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Las Palmas 16.12.
 m.s. *Irland*, Petersen, pass. Cap Race 17.12.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 2.12. til Savannah.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, afg. Grimsby 19.12. til Esbjerg.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Newport 16.12. til Oran.
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Dunkirk 16.12.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Santiago 16.12.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. East Greenwich 16.12.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 5.12.
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, pass. Las Palmas 8.12.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Penang 15.12. til Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jagersborg*, Petersen, afg. Speschult 19.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Teneriffe 14.12. til Rufisque.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New Orleans 7.12. til Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Kobe 19.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Swansea 17.12. til Stockholm.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Pensacola 7.12.
 m.s. *København*, Christensen, Rap. 32° 41' n. B. 35° 17' v. L. den 16.12. p. R. t. Falmouth f. O.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Kbhvn. 19.12.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Houston 14.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Cardiff 13.12.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Helsingør 16.12.
 s.s. *Lithuania*, Hansen, ank. København 14.12.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. December 1927.

London	18,20	Madrid	62,25
New York	373,25	Amsterdam	151,00
Berlin	89,15	Stockholm	100,75
Paris	14,80	Oslo	99,30
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,41
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	20,40	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DAPOTER OG ENGLISKE KUL-ÅFSKRIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	Telegr.-Adr.:	
Newport, Mon., 131, Dock Street	} »Lambert«	
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose, Newcastle.	
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, Grimsby	
Immingham, Dock Offices		

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

METHIL

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton. F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter
METHIL, Fife
DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

GHENT

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN
Skibsmæglere · Befragtere
KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House 577, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

LISSABON

JOHAN BECKMANN SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.
Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerul Entreprenører

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 LØFTE-EVNE

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 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708
TELEFON-NR.:

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

HAMBURG

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHOF 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

s.s. *London*, Caspersen, ank. Immingham 19.12.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 16.12. til Bahia.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Riga 18.12.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Montreal 30.11. til Kbhvn.
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Vladivostock 17.12.
s.s. *Manø*, Huusum, afg. Grimsby 17.12 til Aalborg.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Saloum 14.12.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Rouen 17.12. til Grange-mouth.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. W. Africa 13.12.
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Cardiff 29.11. til Buenos Aires.
m.s. *Meonia*, Topp, afg. Aden 15.12. til Colombo.
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Holtenau 18.12. til London.
s.s. *Minsk*, Ankersen, ank. Marseille 17.12.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Frederikshavn 15.12 til Grangemouth.
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Buenos Aires 7.12.
s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. New York 17.12. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Kolding 19.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U.S.A.
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Oslo 16.12.
s.s. *Orion*, Olsen, pass. Azorerne 18.12. p. R. t. Philadelphia.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 17.12. til New York.

P

m.s. *Panama*, Væring, pass. Cape Verde 17.12. p. R. t. Sydney.
s.s. *Parana*, Bronér, afg. Amsterdam 17.12.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Sundsvall 13.12.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. Tyne 17.12. til New York.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Gøteborg 15.12.
s.s. *Phonix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Sunderland 16.12. til Kbhvn.
s.s. *Polaris*, Holm, pass. Cape Race 6.12. til Hjärön.
s.s. *Polonia*, Skjoldam, afg. Halifax 9.12. til Kbhvn.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Kbhvn. 19.12. til London.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kotka 13.12.
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Dunnet Head 18.12.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Aalborg 19.12. til Kbhvn.

s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Dover 16.12. p. R. t. Baytown.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 16.12.
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig 19.12. til Riga.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Singapore 19.12.
m.s. *Siam*, Frandsen, ank. San Pedro 16.12.
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Aabenraa 19.12. til Kolding.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. West Hartlepool 14.12.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Blyth 18.12.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 17.12.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Sommers 16.12.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 19.12. til Aarhus.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Plymouth 16.12.
s.s. *Sleipner* Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Dakar 18.12.
s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. Dungeness 11.12.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Colon 16.12. til Philadelphia.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Brunshüttel 17.12.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. St. John NB. 13.12.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 16.12.
s.s. *Swava*, Christensen, afg. Bona 16.12. til Arzew.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Swansea 17.12.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Galveston 16.12.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Tyne 15.12.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 15.12.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 2.12.
s.s. *Texas*, Bencke, afg. Baltimore 6.12. til Bremen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 19.12. til Dunkirk.
s.s. *Tjaldur*, Dragsdahl, ank. Kbhvn. 18.12.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Aalborg 19.12. til Danzig.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 16.12. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tyr*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Bodø 16.12.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 18.12. til Bordeaux.
s.s. *United States*, Voldborg, henligger i Kbhvn.
s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Batoum 14.12.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Dakar 14.12.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 19.12.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Newport News 10.12. til Paramaribo.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Burntisland 16.12. til Kbhvn.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Kbhvn. 17.12.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 19.12.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, ank. Kbhvn. 20.12.

W

s.s. *Wm. The Malling*, Olsen, afg. London 18.12. til Kbhvn.

Y

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

Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Monte Cristi 16.12.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Brunshüttel 18.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 19. DECEMBER 1927

3m. Sk. *Emanuel*, Hansen, ank. Marstal 14.12.
3m. Sk. *Fylla*, Jørgensen, ank. Marstal 14.12.
3m. Sk. *Haabet*, Madsen, ank. Sevilla 17.12.
3m. Sk. *Hertha*, Olsen, ank. Falmouth 14.12. per Kontra.
3m. Sk. *Husavik*, Hansen, ank. Cevito Vecchia 12.12.

3m. Sk. *Nordstjernen*, Christensen, ank. Pernambuco 14.12
3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Barnstable 15.11.
3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Barnstable 5.12.
3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 15.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.Telefon 2070⁵ 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER
FORSIKRINGER*Forlang Tilbud.*

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**STEVEDORE**Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

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

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.

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.421.765

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagervej 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filioler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg